Anno XXIX. Sabato, 4 Gennaio 1896 Num. 1.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'Italia	L. 20	11	6
Per l'Estero	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. **1,00** la linea
Annunzi . . . . Cent. **30** »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino

STRADE FERRATE DELLA SICILIA

Relazione del Consiglio d'Amministrazione - Esercizio 1894-95

(Continuazione, Vedi Numero precedente).

§ 4. — Spese.

Le spese ordinarie e straordinarie dell'esercizio 1894-95 (escluso il servizio dello Stretto) ascesero a L. 8,581,054.46

Mentre quelle dell'esercizio antecedente ammontarono a . . . . » 8,729,692.94

La spesa per chilometro di linea esercitata, come rilevasi dal prospetto n. 3, risultò di » 8,195.85
mentre quella dello esercizio passato ammontò a 8,558.52

La spesa per convoglio-chilometro risultò di » 2.68
mentre nell'antecedente esercizio ascese a » 2.74

Noi, quindi, di fronte ad un maggior prodotto di lire 257,004.95, ottenuto sull'intera Rete, abbiamo avuto i seguenti risultati di spesa:

a) Una minore spesa totale di . . L. 148,638.48
b) Una minore spesa chilometrica di » 362.67
c) Una minore spesa per ogni convoglio-chilometro di . . . . » 0.06

Affinchè possiate rilevare in quali categorie di spesa si ottenne l'economia più sopra accennata vi presentiamo il seguente prospetto:

CATEGORIA	Spese d'esercizio		Differenza	
	1894-95 Media km. eserc. 1047	1893-94 Media km. eserc. 1020	in più	in meno
Spese generali della Società . .	1 152 317.91	1 221 493.08	»	69 175.17
Servizio della manutenzione . .	2 155 509.23	2 075 567.21	79 942.02	»
Id. del materiale e trazione	3 091 169.07	3 254 416.68	»	163 247.61
Id. del movimento e traffico	2 182 058.25	2 178 215.97	3 842.28	»
	8 581 054.46	8 729 692.94	83 784.30	232 422.78
Spese per l'esercizio dello Stretto di Messina	106 309.28	57 804.10	48 505.18	»
In complesso . . .	8 687 363.74	8 787 497.04	132 289.48	232 422.78

Per darvi un'idea sommaria delle cause che produssero le differenze in più ed in meno nelle varie categorie sopraccennate, vi rassegniamo le seguenti considerazioni:

a) Le spese generali (che comprendono anche quelle dei magazzini) figurano in diminuzione, perchè in quest'anno vennero meno le ragioni speciali per cui ebbero ad aumentare l'anno antecedente l'indennità di malaria e quelle di buona uscita del personale.

La differenza in meno di lire 69,175.17 è in gran parte giustificata dalle ragioni di aumento eccezionale accennate nella precedente Relazione.

b) La maggiore spesa di lire 79,942.02 nel servizio di manutenzione riesce giustificata non solo dai km. 27 di linee esercitati in più, ma ben anco dalla convenzione stipulata col Governo, per il completamento e sistemazione della massicciata, la quale convenzione ha avuto la più estesa applicazione nell'esercizio decorso, essendosi dovuto, durante il medesimo provvedere anche a completare quei ricarichi normali in conto del consumo annuo ed arretrato ai quali non si era potuto provvedere lo scorso anno.

Anche alle riparazioni delle opere d'arte e fabbricati si diede uno sviluppo maggiore che richiese una maggiore spesa.

c) Nel servizio del materiale e trazione si ebbe una minore spesa di lire 163,247.61 dovuta principalmente ad un minore consumo di combustibile e ad una minore spesa di riparazione delle macchine e dei veicoli, malgrado il maggior numero di chilometri-convoglio. Ed infatti lo scorso anno il combustibile consumato ammontò a kg. 43,155,760, corrispondenti a kg. 12,238 per chilometro-convoglio, mentre in questo esercizio il consumo totale si limitò a 41,996,595, e quello per chilometro-convoglio a kg. 11,845. Ciò dipese al certo dalla buona qualità del combustibile e dalla buona utilizzazione delle macchine.

Nelle spese di riparazione del materiale si ebbero rilevanti riduzioni che si riassumono qui appresso:

Per le locomotive tenders la spesa per chilometro-convoglio da lire 0.244,941 scese a lire 0.194,946; per le carrozze da lire 0.083,435 scese a lire 0.062,103.

Per i carri la spesa di riparazione da 0.082,959 scese a lire 0.060,171. In complesso la spesa di trazione e di riparazione del materiale mobile per chilometro-convoglio,

compresi i treni materiali da lire 0.995,404, quale fu nello antecedente esercizio, scese in questo a lire 0.926,177.

d) Nel servizio di movimento e traffico l'aumento di lire 3842.28 è largamente giustificato dai 27 chilometri di linea esercitati in più dell'esercizio antecedente e dal maggior numero di chilometro-convogli. Nell'antecedente esercizio, il costo chilometrico di detto servizio fu di lire 2135.51, mentre in questo si ridusse a lire 2084.10. Il costo del chilometro-convoglio utile da lire 0.69 scese a lire 0.68.

È bene però notare che questa riduzione si è conseguita indipendentemente dal fatto che i treni materiali (la cui spesa grava sui convogli utili) nello scorso esercizio ammontarono, specialmente a causa dei lavori della massicciata, a km. 133,674, quando nell'esercizio antecedente si limitarono a km. 91,417.

§ 5. — Contabilità dei fondi di riserva per la conservazione delle strade, del materiale e della Cassa per gli aumenti patrimoniali.

I fondi di riserva e la Cassa per gli aumenti patrimoniali, istituiti con l'articolo 16 del contratto di esercizio, al 30 giugno 1895 risultano creditori delle seguenti somme:

a) Fondo di riserva per provvedere ai danni cagionati alle strade da forza maggiore . . . . L. 1,050,766.39

b) Fondo di riserva per la rinnovazione della parte metallica dell'armamento . » 726,502.53

c) Fondo di riserva per la rinnovazione del materiale rotabile reso inservibile dall'uso » 782,979.47

d) Cassa per gli aumenti patrimoniali » 1,313,112 08

Totale . . L. 3,873,360.47

S'intende che i suddetti saldi creditori sono quelli che risultano dalla contabilità sociale, mentre nei rapporti col Governo vale la contabilità speciale che è tenuta sulla base dei documenti esaminati e vistati dall'apposito Ufficio di riscontro. Però è bene notare che nel saldo creditore di lire 1,313,112.08 non sono comprese le somme che rispettivamente sono dovute alla Cassa per gli aumenti patrimoniali dallo Stato e dalla Società a termini dell'articolo 3° della legge del 22 luglio 1894. Queste partite saranno portate in contabilità non appena sarà riconosciuta la necessità di fare alla Cassa il versamento effettivo.

Noi intanto non mancheremo di insistere perchè secondo gli impegni presi colla legge suddetta siano prontamente liquidati i lavori già eseguiti e siano affrettati i provvedimenti definitivi per regolare convenientemente il funzionamento della Cassa per gli aumenti patrimoniali.

III. — Servizio dello Stretto di Messina.

Il servizio dei trasporti attraverso lo Stretto di Messina si è sensibilmente migliorato, specialmente coll'impianto della Stazione provvisoria di Messina-porto, la quale, essendo stata ammessa a tutti i servizi, interni e cumulativi italiani, ha apportato utilissime facilitazioni al commercio.

In attesa che fossero allestiti i piroscafi tipo *ferry-boats* e che fosse aperta all'esercizio l'intera linea continentale Reggio Calabria-Battipaglia, si presero gli opportuni accordi col Governo, per l'acquisto di altro piroscafo da destinarsi al servizio attraverso lo Stretto per la via di Villa San Giovanni, e si studiarono i relativi provvedimenti tanto coll'Impresa assuntrice dei trasporti attraverso lo Stretto medesimo, quanto con la Società del Mediterraneo, per potere al 31 luglio attivare il servizio per la nuova via, nonostante le difficoltà incontrate a causa della mancanza degli impianti provvisori sia a Messina Porto che a Villa San Giovanni.

Per avere una idea dei prodotti ottenutisi per ogni categoria di trasporto, durante l'esercizio 1894-95 ed in confronto a quelli che si ebbero in un solo semestre del precedente esercizio, vi presentiamo il prospetto seguente:

Categoria dei trasporti	Anno 1894-95			Anno 1893-94		
	Prodotto	per corsa	per cento	Prodotto	per corsa	per cento
Viaggiatori	53 509.56	36.65	74.19	24 166.22	33.38	80.03
Bagagli e cani.	2 621.99	1.79	3 64	963.15	1.33	3.19
Merci a grande velocità. .	5 712.15	3 91	7.92	2 570.81	3 55	8.51
Merci a picc. veloc. accel.	79.72	0.05	0.11	11.37	0.01	0.04
Merci a picc. veloc. ordin.	10 165.09	6.96	14.09	2 469.97	3.41	8.18
Prodotti fuori traffico . .	37.87	0.03	0.05	16.40	0.02	0.05
Totale . .	72 126.38	49.39	100.00	30 197.42	41.70	100.00

Sebbene il confronto non possa farsi per l'intero anno, avendo per base dell'esercizio passato il solo prodotto di un semestre, pure si vede chiaramente che nell'esercizio 1894-95, il prodotto risente un sensibile aumento, specialmente nella P. V., la quale ha una percentuale del 14.09 mentre quella dell'anno precedente era solamente dell'8.18 per cento, e che, considerati per ogni singola corsa, i prodotti dello Stretto furono in aumento in tutte le categorie dei trasporti.

Si avverte, però, che nel prospetto sopra esposto sono compresi solo i prodotti del traffico, e perciò è esclusa la somma di lire 24,000 che il Governo ci corrisponde pel servizio postale, quale somma fa parte dei prodotti a rimborso di spesa, ed è anche escluso il corrispettivo annuo di lire 58,000, che è contabilizzato tra i compensi per le linee complementari.

Le spese d'esercizio per lo Stretto, escluse quelle generali, ascesero durante l'anno 1894 95, come dal prospetto n. 3, a lire 106,309.28, comprese le somme pagate al subaccollatario del servizio di navigazione.

Per potere infine conoscere l'entità del traffico effettuatosi attraverso lo Stretto di Messina nel corso dell'esercizio di cui ci occupiamo, basta dare uno sguardo al prospetto n. 11, dal quale si rileva il movimento di viaggiatori, bagagli e merci, verificatosi tanto in servizio locale tra Messina e Reggio Calabria, quanto in servizio interno e in servizio cumulativo colle ferrovie continentali.

(*Continua*).

STATISTICA DELL'ESERCIZIO

DELLE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

PER L'ANNO 1893

I.

La Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo (Ragioneria Centrale) ha pubblicato la statistica dell'esercizio 1894.

Riassumeremo, come di consueto, i dati più interessanti di questa Statistica, la quale considera il traffico complessivo e per ogni linea.

Questo elaborato lavoro si compone, come sempre, di due parti. La prima comprende la *Statistica generale*, la seconda la *Statistica del traffico*.

La *Statistica generale* è divisa in cinque capitoli: I. Ente patrimoniale e dati relativi; II. Movimento; III. Prodotti; IV. Spese; V. Personale.

La *Statistica del traffico* è divisa in tre capitoli: I. Traffico della rete; II. Traffico per linea; III. Traffico delle stazioni e con le Amministrazioni corrispondenti.

Per ora prenderemo in esame la parte prima, tralasciando, come sempre, di accennare a quei prospetti d'indole esclusivamente tecnica, che per noi, oltre ad essere poco interessanti, richiederebbero uno spazio di cui non possiamo disporre.

Pubblichiamo intanto l'elenco delle linee componenti la Rete al 31 dicembre 1893 colla data d'apertura di ogni singola linea:

Num. d'ordine	INDICAZIONE DELLE LINEE			DATA DI APERTURA			
				del primo tratto		dell'ultimo tratto	
				anno	giorno e mese	anno	giorno e mese
1	**Madana al Confine Francese (1)**			1871	16 ottobre	1871	16 ottobre
2	**Confine Francese Torino**		Torino-Bussoleno	1854	25 maggio	1854	25 maggio
			Bussoleno-Confine Francese	1871	16 ottobre	1871	16 ottobre
3	**Bussoleno-Susa**			1854	25 maggio	1854	25 maggio
4	**Torino-Alessandria**			1848	24 settembre	1850	1 gennaio
5	**Torino-Chieri**		Torino-Trofarello (2)	—	—	—	—
			Trofarello Chieri	1874	10 novembre	1874	10 novembre
6	**Torino-Torre Pellice con diramaz. a Barge**	Torino-Torre-Pellice	Torino-Bivio Sangone (3)	—	—	—	—
			Bivio Sangone-Pinerolo	1854	5 luglio	1854	5 luglio
			Pinerolo-Torre Pellice	1882	21 dicembre	1882	21 dicembre
		Bricherasio-Barge		1885	7 settembre	1885	7 settembre
7	**Torino-Cuneo-Ventimiglia**	Torino-Cuneo	Torino-Trofarello (4)	—	—	—	—
			Trofarello-Cuneo	1853	16 marzo	1855	5 agosto
		Cuneo-Ventimiglia (Limone)		1887	16 luglio	1891	1 giugno
8	**Airasca-Cuneo** con diramazione da **Savigliano** a **Saluzzo** e da **Moretta** a **Cavallermaggiore**		Airasca-Cavallermaggiore	1884	6 novembre	1886	17 maggio
			Moretta Saluzzo	1885	30 giugno	1885	30 giugno
			Savigliano-Saluzzo	1857	1 gennaio	1857	1 gennaio
			Saluzzo-Cuneo	1892	1 giugno	1892	1 giugno
9	**Cavallermaggiore-Alessandria**		Cavallermaggiore-Cantalupo	1855	4 ottobre	1865	25 maggio
			Cantalupo-Alessandria (5)	—	—	—	—
10	**Torino-Savona**	Torino-Ceva	Torino Trofarello (6)	—	—	—	—
			Trofarello Carmagnola (7)	—	—	—	—
			Carmagnola-Bra	1884	7 aprile	1884	7 aprile
			Bra-Ceva	1874	28 settembre	1874	28 settembre
		Ceva-Savona		1874	28 settembre	1874	28 settembre
11	**Ceva-Ormea**			1889	15 settembre	1893	15 febbraio
12	**Cuneo-Bastia**		Cuneo Mondovì	1887	8 ottobre	1888	18 febbraio
			Mondovì-Bastia	1875	15 novembre	1875	15 novembre
13	**Alessandria-Savona**		Alessandria Acqui	1858	3 gennaio	1858	3 gennaio
			Acqui-S. Giuseppe di Cairo	1874	28 settembre	1874	28 settembre
			S. Giuseppe di Cairo-Savona (8)	—	—	—	—
14	**Castagnole-Asti-Mortara**		Castagnole-Asti	1870	12 luglio	1870	12 luglio
			Asti-Casale	1870	6 luglio	1870	6 luglio
			Casale-Mortara	1870	6 luglio	1870	6 luglio
15	**Torino-Milano**		Torino-Ticino	1854	25 maggio	1858	18 ottobre
			Ticino-Milano	1858	18 ottobre	1859	1 giugno
16	**Chivasso-Aosta**		Chivasso-Ivrea	1858	20 maggio	1858	5 novembre
			Ivrea-Aosta	1885	19 settembre	1886	5 luglio
17	**Chivasso-Casale**	Chivasso-Casale Popolo	Chivasso-Castelrosso (9)	—	—	—	—
			Castelrosso-Casale Popolo	1887	30 aprile	1887	30 aprile
		Casale Popolo-Casale (10)		—	—	—	—
18	**Vercelli-Valenza**			1857	22 marzo	1860	17 agosto
19	**Vercelli-Mortara-Stradella**		Vercelli-Mortara	1882	11 settembre	1883	15 settembre
			Mortara-Cava Carbonara	1882	11 settembre	1882	31 dicembre
			Cava Carbonara Cava Manara	1883	15 settembre	1883	15 settembre
			Cava Man.-Bressana Bottarone (11)	—	—	—	—
			Bressana Bottarone-Broni	1882	11 settembre	1882	11 settembre
			Broni-Stradella (12)	—	—	—	—
20	**Novara-Varallo**		Novara-Romagnano	1883	22 febbraio	1883	22 febbraio
			Romagnano Varallo	1884	6 novembre	1886	12 aprile
21	**Novara-Domodossola**		Novara-Gozzano	1864	10 marzo	1864	10 marzo
			Gozzano-Domodossola	1884	18 agosto	1888	9 settembre
22	**Torreberetti-Pavia**			1862	5 gennaio	1862	10 maggio
23	**Alessandria-Mortara**			1854	5 giugno	1854	5 giugno
24	**Mortara-Luino**		Mortara-Novara	1854	3 luglio	1854	3 luglio
			Novara-Oleggio (13)	—	—	—	—
			Oleggio-Luino	1882	4 dicembre	1882	4 dicembre
25	**Luino-Pino Confine**			1882	4 dicembre	1882	4 dicembre
26	**Novara-Arona**			1855	14 giugno	1855	14 giugno
27	**Milano-Laveno** con diram. a **Varese e Arona**	Milano-Gallarate-Varese	Milano-Rho (14)	—	—	—	—
			Rho Gallarate	1860	20 dicembre	1860	20 dicembre
			Gallarate-Varese	1865	26 settembre	1865	26 settembre
		Gallarate-Arona		1865	21 luglio	1868	8 settembre
		Gallarate-Laveno		1884	17 marzo	1884	17 marzo

(1) Su territorio estero; esercita per conto della Società Parigi-Lione-Mediterraneo. — (2, 3, 4 e 6) Compreso nella linea Torino Alessandria. — (5) Compreso nella linea Alessandria-Acqui. — (7) Compreso nella linea Torino-Cuneo-Ventimiglia. — (8) Compreso nel tronco Cava-Savona. — (9) Compreso nel tronco Torino Ticino. — (10) Compreso nella linea Vercelli-Valenza. — 11) Compreso nella linea Milano-Novi. — (12) Compr. nella linea Alessandria-Piacenza. — (13) Compr. nella linea Novara-Arona. — (14) Compr. nella linea Torino-Milano.

Num. d'ordine	INDICAZIONE DELLE LINEE		DATA DI APERTURA del primo tratto anno	giorno e mese	dell'ultimo tratto anno	giorno e mese
28	**Milano-Chiasso** (1)	Milano-Chiasso	1840	18 agosto	1876	28 settembre
		Monza	1840	18 agosto	1840	18 agosto
29	**Milano-Mortara**	Milano Centrale: Asse Milano Centr.-Bivio Acquabella confine colla R. A. Bivio Acquabella all'origine del tronco per Rogoredo Asse Milano Centr. al km. 2 verso Torino Asse Milano Centr. al km. 0.909 per Chiasso	1861	4 novembre	1861	4 novembre
		Milano P. Sempione (Bivio Vigevano allo scambio estremo verso Rogoredo)	1870	17 gennaio	1883	15 ottobre
		Rogoredo-Milano P. Sempione	1891	1 giugno	1891	1 giugno
		Milano P. Sempione-Vigevano	1870	17 gennaio	1870	17 gennaio
		Vigevano-Mortara	1854	24 agosto	1854	24 agosto
30	**Milano-Novi**	Milano (Bivio Acquabella)-Rogoredo	1861	14 novembre	1861	14 novembre
		Rogoredo-Novi: Rogoredo-Pavia	1862	10 maggio	1862	10 maggio
		Pavia	1862	10 maggio	1862	10 maggio
		Pavia-Voghera	1867	15 novembre	1867	15 novembre
		Voghera-Tortona (2)	—	—	—	—
		Tortona-Novi	1858	25 gennaio	1858	25 gennaio
31	**Alessandria-Piacenza**		1858	25 gennaio	1860	19 gennaio
32	**Alessandria-Novi**		1850	1 gennaio	1850	1 gennaio
33	**Novi-Genova e Succursale dei Giovi** con diramazione agli **Scali**	Novi-Busalla	1851	10 gennaio	1853	10 febbraio
		Busalla-Pontedecimo	1853	18 dicembre	1853	18 dicembre
		Pontedecimo-Genova	1353	18 dicembre	1853	18 dicembre
		Succursale dei Giovi	1889	1 giugno	1889	1 giugno
		Sampierdarena-S. Benigno (coscia)	1856	8 aprile	1856	8 aprile
		Sampierdarena-S. Benigno (cav.)	1858	22 agosto	1858	22 agosto
		Sampierdarena-S. Limbania	1886	8 gennaio	1886	8 gennaio
		Linea della Sanità	1886	1 marzo	1886	1 marzo
		Sussidiaria Rivarolo-Sampierdar.	1886	4 gennaio	1886	4 gennaio
		S. Limbania-Genova P. B.	1888	1 maggio	1888	1 maggio
		S. Limbania-Genova P. C.	1888	30 aprile	1888	30 aprile
		S. Benigno-S. Limbania	1881	1 giugno	1881	1 giugno
34	**Genova-Ventimiglia Stazione** con diramazione allo **Scalo di Savona**	Genova P. P.-Sampierdarena (3)	—	—	—	—
		Sampierdarena-Ventimiglia	1856	8 aprile	1872	25 gennaio
		Savona-Savona Marittima	1878	21 settembre	1878	21 settembre
35	**Ventimiglia Stazione al Confine** (4)		1872	18 marzo	1872	18 marzo
36	**Genova-Ovada-Asti**	Asti-Nizza Monferrato	1893	19 giugno	1893	19 giugno
		Nizza Monferrato-Acqui	1893	19 giugno	1893	19 giugno
		Acqui-Genova (Ovada)	1893	19 giugno	1893	19 giugno
37	**Genova-Pisa Centrale**	Genova P. P.-Genova P. B.	1872	25 luglio	1872	25 luglio
		Genova P. B.-Spezia	1868	23 novembre	1874	21 ottobre
		Spezia Pisa	1861	15 aprile	1864	4 agosto
38	**Parma-Spezia** (Spezia-Pontremoli)		1888	15 novembre	1888	15 novembre
39	**Avenza-Carrara**		1866	10 settembre	1866	10 settembre
40	**Viareggio-Lucca**		1890	21 dicembre	1890	21 dicembre
41	**Aulla-Lucca** (Lucca-Ponte a Moriano)		1892	15 febbraio	1892	15 febbraio
42	**Pisa-Livorno Marittima** (5)	Pisa-Livorno	1844	14 marzo	1844	14 marzo
		Livorno S. M.	1844	14 marzo	1844	14 marzo
		Livorno-Livorno Marittima	1844	14 marzo	1844	14 maszo
43	**Pisa-Firenze**		1845	19 ottobre	1848	10 maggio
44	**Pisa-Roma Termini** con diramazione **Colle Salvetti-Livorno**	Pisa	1844	14 marzo	1863	21 agosto
		Pisa-Roma	1859	24 aprile	1874	1 aprile
		Colle Salvetti-Livorno	1863	20 ottobre	1863	20 ottobre
45	**Cecina-Volterra**		1863	20 ottobre	1863	20 ottobre
46	**Campiglia Marittima-Piombino**		1892	5 aprile	1892	5 aprile
47	**Pontegalera-Fiumicino**		1878	6 maggio	1878	6 maggio
48	**Asciano-Grosseto**	Asciano-Montepescali	1865	14 maggio	1872	27 maggio
		Montepescali-Grosseto (6)	—	—	—	—
49	**Empoli-Chiusi**	Empoli-Chiusi	1849	20 ottobre	1862	24 luglio
		Diramazione per Siena	1849	3 dicembre	1849	3 dicembre

(1) Esercita in comune con la Società dell'Adriatico. — (2) Compreso nella linea Alessandria-Piacenza. — (3) Compreso nella linea Novi-Genova. — (4) Esercita dalla Società Parigi-Lione-Mediterraneo. — (5) Esercita in comune con la Società dell'Adriatico. — (6) Compreso nella linea Pisa-Roma.

Num. d'ordine	INDICAZIONE DELLE LINEE		DATA DI APERTURA del primo tratto anno	del primo tratto giorno e mese	dell'ultimo tratto anno	dell'ultimo tratto giorno e mese
50	**Roma Termini-Palestrina-Napoli** e **Porto**	Roma-Termini	1857	12 ottobre	1857	12 ottobre
		Roma-Ciampino	1857	12 ottobre	1891	30 aprile
		Ciampino Segni Paliano . . .	1892	27 maggio	1892	27 maggio
		Segni Paliano-Caserta	1844	26 maggio	1863	25 febbraio
		Caserta	1843	20 dicembre	1843	20 dicembre
		Caserta-Napoli	1843	20 dicembre	1843	20 dicembre
		Napoli	1867	7 maggio	1867	7 maggio
		Diramazione al Porto (1) . . .	1888	9 aprile	1888	9 aprile
51	**Roma S. Paolo-Roma Trastevere**		1889	1 febbraio	1890	1 luglio
52	**Roma-Frascati Città**	Roma Ciampino (2)	—	—	—	—
		Ciampino-Frascati (vecchia) . .	1857	12 ottobre	1857	12 ottobre
		Frascati (staz. vecchia)-Città . .	1884	25 gennaio	1884	25 gennaio
53	**Roma-Velletri-Terracina** con diramazione **Velletri-Segni Paliano**	Roma-Ciampino (3)	—	—	—	—
		Ciampino-Velletri	1862	1 dicembre	1862	1 dicembre
		Velletri-Segni Paliano	1862	1 dicembre	1862	1 dicembre
		Velletri-Terracina	1892	27 maggio	1892	27 maggio
54	**Roccasecca-Avezzano** (Sora)		1884	4 dicembre	1891	1 luglio
55	**Cajanello-Isernia** (Roccaravindola)		1886	20 maggio	1886	2 settembre
56	**Sparanise-Gaeta**		1892	4 maggio	1892	4 maggio
57	**Cancello-Benevento** con diramazione **Codola-Nocera** . . .	Cancello-Avellino	1846	3 giugno	1879	31 marzo
		Avellino-Benevento	1886	2 settembre	1891	8 marzo
		Codola-Nocera	1882	1 maggio	1882	1 maggio
58	**Avellino-Rocchetta S. Venere** . .	Avellino-Paternopoli	1893	27 ottobre	1893	27 ottobre
		Rocchetta S. Venere-Monteverde .	1892	29 marzo	1892	29 marzo
59	**Napoli-Gragnano** con diramaz. a **Castellamare Porto** . . .	Napoli-Torre Annunziata (4) . .	—	—	—	—
		Torre Annunziata-Castellamare .	1885	4 maggio	1885	4 maggio
		Castellamare-Gragnano	1885	4 maggio	1885	4 maggio
		Castellamare al Porto	1886	15 aprile	1886	15 aprile
60	**Caserta-Torre Annunziata** con diramazione al **Porto** . . .	Caserta-Cancello (5)	—	—	—	—
		Cancello-Torre Annunziata . .	1885	4 maggio	1885	4 maggio
		Torre Annunziata al Porto . .	1886	15 aprile	1886	15 aprile
61	**Napoli-Battipaglia**		1839	4 ottobre	1863	14 giugno
62	**Battipaglia-Brindisi e Porto** . — Battipaglia-Taranto . .	Battipaglia-Eboli	1863	14 giugno	1863	14 giugno
		Eboli-Metaponto	1874	1 dicembre	1880	27 dicembre
		Metaponto-Taranto	1869	28 febbraio	1869	28 febbraio
		Taranto	1886	6 gennaio	1886	6 gennaio
	Taranto-Brindisi		1886	6 gennaio	1886	30 dicembre
	Diramazione al Porto (6)		1870	7 novembre	1870	7 novembre
63	**Battipaglia-Reggio** (Battipaglia-Pisciotta e Reggio-Ricadi) .	Battipaglia-Castelnuovo Vallo . .	1883	4 giugno	1887	4 maggio
		Castelnuovo Vallo-Pisciotta . .	1889	30 giugno	1889	30 giugno
		Reggio-Gioia Tauro (staz. vecchia)	1884	19 maggio	1889	3 febbraio
		Gioia Tauro (staz. vecchia)-Gioia Tauro (staz. nuova)	1890	27 novembre	1890	27 novembre
		Gioia Tauro (staz. nuova)-Nicotera	1891	21 dicembre	1891	21 dicembre
		Nicotera-Ricadi	1893	1 novembre	1893	1 novembre
64	**Sicignano-Castrocucco**	Sicignano-Casalbuono	1886	30 dicembre	1888	3 novembre
		Casalb.-Castrocucco (Lagonegro).	1892	16 maggio	1892	16 maggio
65	**Sibari-Nocera Tirrena**	Sibari-Cosenza	1876	16 novembre	1879	18 gennaio
		Cosenza-Nocera Tirrena (7) . .	—	—	—	—
66	**Catanzaro Marina-Stretto Veraldi**	Catanzaro Marina-Catanzaro Sala.	1883	15 luglio	1883	15 luglio
		Catanzaro Sala-Stretto Veraldi (8)	—	—	—	—
67	**Metaponto-Reggio** e **Porto** . . .	Metaponto-Reggio	1866	3 giugno	1875	15 novembre
		Diramazione al Porto	1887	11 ottobre	1887	11 ottobre
	LINEE SECONDARIE ROMANE.					
68	**Roma-Albano-Nettuno** (9) . . .	Roma-Albano	1889	7 ottobre	1890	1 giugno
		Albano-Nettuno	1884	26 marzo	1884	26 marzo

(1) In comune con la Società dell'Adriatico. — (2 e 3) Compreso nella linea Roma-Palestrina-Napoli. — (4) Compreso nella linea Napoli-Battipaglia. — (5) Compreso nella linea Roma-Palestrina-Napoli. — (6) In comune colla Società dell'Adriatico. — (7 e 8) Non ancora aperta all'esercizio. — (9) Esercita in base a convenzione speciale.

(*Continua*).

ATTI UFFICIALI
concernenti le FERROVIE ed i LAVORI PUBBLICI

Decreto Ministeriale, 29 novembre 1895, col quale si stabiliscono le norme da seguirsi per la concessione di sussidi al personale straordinario delle costruzioni ferroviarie licenziato dal servizio.

Art. 1. La somma da assegnarsi sul capitolo n. 415 del bilancio del Ministero dei lavori pubblici, esercizio 1895-95, per sussidi annuali continuativi al personale straordinario governativo delle costruzioni di strade ferrate, è stabilita in lire sessantamila (L. 60,000).

La somma da distribuirsi negli esercizi successivi, verrà determinata ogni anno con apposito provvedimento ministeriale, dopo l'approvazione del rispettivo stato di previsione.

Art. 2. Potrà concorrere alla concessione dei sussidi continuativi, il personale straordinario ed avventizio licenziato, esclusi gli ingegneri ed aiutanti che erano provvisti di un assegno mensile superiore a lire 200, o di una retribuzione giornaliera corrispondente.

Sarà parimenti escluso il personale straordinario o avventizio licenziato per dimissione volontaria o per misura disciplinare.

I sussidi non saranno concessi se non trascorso un anno dalla data del licenziamento, salvo casi speciali, sui quali deciderà il Ministro.

La misura del sussidio da accordarsi a ciascun richiedente sarà determinata tenendo conto:

a) *degli anni e della natura del servizio prestato;*
b) *dello stato di famiglia;*
c) *delle condizioni economiche.*

Il pagamento dei sussidi sarà eseguito trimestralmente.

Art. 3. Le domande per il conseguimento del sussidio dovranno essere dirette al Ministero dei lavori pubblici (*Regio Ispettorato generale delle strade ferrate)*, e rinnovate ogni anno.

Le domande saranno stese in carta semplice, unendovi a corredo i seguenti documenti:

a) *stato di famiglia;*
b) *fedina penale di data recente;*
c) *certificato del sindaco del Comune di residenza, circa le condizioni economiche del residente;*
d) *dichiarazione dello stesso richiedente che non ha occupazione stabile.*

Il richiedente che facesse la dichiarazione sub *d)* non corrispondente al vero stato delle cose, sarà escluso dal beneficio di conseguire anche negli anni avvenire il sussidio continuativo, e ogni suo ricorso sarà considerato come non avvenuto.

Art. 4. Le domande saranno esaminate da una apposita Commissione, composta dei seguenti funzionari del R. Ispettorato generale delle strade ferrate:

un ispettore superiore;
l'ispettore capo, direttore della Ragioneria;
il capo di gabinetto.

La Commissione deciderà sull'ammissibilità o rigetto delle domande, e per quelle ammesse, proporrà al R. Ispettore generale la misura del sussidio da accordarsi.

Le *Gazzetta Ufficiale* del 31 dicembre u. s. (n. 307) pubblica un decreto che dà esecuzione all'accordo internazionale dell'11 luglio 1895, addizionale alla Convenzione di Berna del 14 ottobre 1890, pel trasporto delle merci in ferrovia;

Un decreto ministeriale che fissa l'interesse delle somme depositate alle Casse postali di risparmio pel primo semestre 1896 al 3.75 0|0, lordo di ritenuta, e al 3 0|0 al netto.

Contiene altresì un decreto che fissa dal 2 gennaio 1891 l'interesse dei buoni del Tesoro aventi scadenza da tre a sei mesi a 2.25 0|0, con esenzione dalla ritenuta per qualsiasi imposta presente e futura;

Un decreto che fissa l'interesse pel 1896 delle somme depositate alle Casse Depositi e Prestiti al 4.62 0|0 lordo e al 3.70 0|0 netto; pei Depositi per premi di riassoldamento e e di surrogazione nell'armata di mare e nell'esercito al 4 0|0 lordo e 3.20 0|0 netto; pei Depositi di affrancazione di annualità per prestazioni, canoni e cauzioni di premunimento al volontariato, al 3,43 0|0 lordo e al 2.75 0|0 netto; pei depositi volontari dei privati, corpi morali e pubblici stabilimenti, al 3 0|0 lordo e 2.40 0|0 netto; pei depositi obbligatori giudiziari, amministrativi, l'interesse delle somme che la Cassa darà in prestito alle provincie, comuni e consorzi, sarà del 5 0|0.

INFORMAZIONI PARTICOLARI
DEL *MONITORE*

Ferrovia Napoli-Ottaiano-San Giuseppe
(Progetto di prolungamento della linea).

La Società concessionaria della ferrovia economica Napoli-Ottaiano-San Giuseppe ha sottoposto alla approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici il progetto di prolungamento della detta linea, da San Giuseppe e Poggio Marino ed a Sarno, con una diramazione da Barra per Resina a Poggio Marino.

La Società predetta domanda la concessione della costruzione e dell'esercizio dei due tronchi di ferrovia agli stessi patti e condizioni della concessione da Napoli a San Giuseppe.

Colla costruzione dei due tronchi ferroviari in questione si servirebbero località fiorenti finora sprovviste di mezzi rapidi ed economici di comunicazione. La loro lunghezza sarebbe la seguente: 1° tronco, San Giuseppe-Sarno, m. 15,195; 2° tronco, Barra-Poggio Marino, m. 28,575; e così in totale m. 43,770. Il raggio minimo delle curve è di m. 140, tanto nel primo che nel secondo tronco, e la pendenza massima raggiunge il 30 per mille nel primo tronco ed il 25 per mille nel secondo. L'armamento è proposto con rotaie del tipo Vignole, della lunghezza di m. 9 e del peso di 22 chilogrammi per metro lineare, poggiate su traverse di quercia, in numero di undici per ogni campata.

Il materiale mobile occorrente per l'esercizio della linea è previsto nelle seguenti quantità: N. 7 locomotive, n. 5 vetture di 1ª classe, n. 9 vetture di 2ª classe, n. 29 vetture di 3ª classe, n. 6 vetture miste di 1ª e 2ª classe, n. 7 carri a bagaglio, n. 18 carri chiusi, n. 7 carri piatti e n. 8 carri a sponde alte.

La spesa complessivamente considerata in progetto ascende a L. 3,592,763.88, di cui L. 3,063,763.88 per lavori di costruzione della strada e L. 529,000 per materiale mobile.

><

Per l'impianto della luce elettrica nella stazione di Venezia.

Siamo informati che la Camera di commercio ed arti di Venezia ha rinnovate le sue premure al Ministero dei Lavori Pubblici affinchè venga provveduto all'impianto dell'illuminazione elettrica di quella stazione marittima, la sola che efficacemente gioverebbe sia al lavoro notturno di scarico e di carico delle navi, sia alla salvaguardia delle persone che devono transitare per lo scalo. Come essa Camera fa osservare, la spesa sarebbe poca in confronto dell'utile grande che deriverebbe dall'invocato provvedimento, imperocchè per forza motrice potrebbe essere utilizzato il macchinario che durante il giorno serve per il movimento delle *grues* idrodinamiche.

Stante poi l'aumento del commercio di transito nel

porto di Venezia e l'insufficienza delle banchine, il lavoro della stazione marittima procederebbe più regolare e sollecito se potesse venire eseguito oltre che di giorno, almeno anche nelle prime ore di sera, cosa questa ora impossibile per la deficienza di luce.

><

Trasporto fiori freschi da Ventimiglia a Vienna.

In seguito ad opportuni accordi presi fra le Amministrazioni ferroviarie del Mediterraneo e dell'Adriatico, e quelle estere interessate, venne stabilito di ammettere al trasporto, col treno settimanale di lusso fra Vienna e Nizza Marittima, ora esteso sino a Cannes, ed in via di esperimento, i fiori freschi a grande velocità da Ventimiglia, loco e transito, da Bordighera, da S. Remo, da Ospedaletti e da Genova P. P., in destinazione di Vienna e di Pontebba, loco.

><

Ferrovia Eboli-Reggio

(Biglietti di andata e ritorno per Napoli).

Siamo informati che dagli Enti morali interessati sono state rivolte istanze al Ministero dei Lavori Pubblici affinchè le stazioni principali della linea Eboli-Reggio possano rilasciare biglietti di andata e ritorno per Napoli, con validità di 30 giorni, come è stabilito per la linea dell'Jonio e per quella da Sibari a Cosenza.

><

Ferrovie della Sardegna

(Progetti di lavori nelle stazioni di Oristano e Macomer).

La Direzione dell'esercizio per le Ferrovie Sarde della Compagnia Reale ha presentato alla approvazione governativa due progetti riguardanti l'ampliamento e la sistemazione dei binari e dei meccanismi fissi nelle stazioni di Oristano e di Macomer. I lavori consistono principalmente, per entrambe le stazioni, nella costruzione del terzo binario collegato ad ambe le estremità coi binari principali di incrocio; nell'impianto di una piattaforma girevole del diametro di m. 12.20, atta a girare le locomotive unite al tender. Inoltre, per la stazione di Oristano, è previsto l'impianto di uno scambio inglese pel servizio della grande piattaforma, e di un nuovo rifornitore con vasche della capacità complessiva di mc. 40.

><

Ferrovia Arona-Novara

(Fermata di un treno alla stazione di Bellinzago).

La Mediterranea ha disposto che in un prossimo cambiamento di orario il treno N. 565 della linea Arona-Novara venga lievemente modificato per assegnargli la fermata a Bellinzago.

><

Ferrovie dell'Adriatico

(Per l'arrivo del treno N. 1 a Roma).

Sappiamo che la Direzione Generale delle Strade Ferrate Meridionali, onde ovviare all'inconveniente dell'arrivo in Roma a notte troppo inoltrata del direttissimo N. 1, presenterà al più presto una proposta per anticipare alquanto l'arrivo del treno stesso a Roma; ciò che si rende possibile di conseguire ora che, essendo ristabilito il ponte sul Reno presso Bologna e che questo prima lo sarà quello di Pieppo di Salvaro, vengono soppresse due cagioni di sensibile ritardo per rallentamenti e fermate.

(Progetti, preventivi, ecc.
presentati all'approvazione governativa).

L'Amministrazione delle Strade Ferrate Meridionali ha sottoposto alla approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici:

1. La proposta per il prolungamento verso Albacina della scogliera posta a difesa del Canale del Molino, in modo da arrestare le corrosioni del fiume Esio, fra i chilometri 82.591 e 82.640 della linea *Portocivitanova-Albacina*, con annesso preventivo di spesa di L. 850;

2. La proposta per adattare alcuni locali ad uso dormitorio del personale viaggiante ad uso lampisteria nel fabbricato annesso al deposito locomotive nella *stazione di Foligno*, e per la costruzione di un locale ad uso magazzino della stazione tra il fabbricato viaggiatori e le vecchie latrine. Spesa occorrente L. 1800;

3. Il contratto stipulato con la vecchia Società anonima di cooperazione fra i braccianti del comune di Faenza e circondario per l'esecuzione delle opere necessarie per sistemare gli scoli delle cave e dei piazzali nella nuova *stazione di Faenza;*

4. Una nuova proposta, con annesso preventivo di L. 3500, per l'esecuzione di opere di difesa della ferrovia fra i chilometri 698.443 e 699.143 della ferrovia da *Bologna ad Otranto;*

5. La proposta per il rifacimento in acciaio, con rotaie da m. 12, modello meridionale, di m. 3000 di binario, fra i chilometri 29.411 e 32.411 della linea *Castelbolognese-Ravenna.* La spesa all'uopo preventivata ascende a L. 16,550, escluso il valore del materiale metallico di armamento, il cui importo è prescritto di L. 48,515.52;

6. La proposta delle opere occorrenti per completare la delimitazione stabile della ferrovia *Roma-Orte-Chiusi*, con annesso preventivo di spesa di L. 11,150;

7. Il preventivo della spesa di L. 350, occorrente per la sistemazione degli scoli d'acqua fra i chilometri 43.461 e 43.622 della ferrovia *Parma-Brescia-Iseo;*

8. Il contratto stipulato colla ditta Cesare Perroni di Bellaria, per assumere in appalto la piantagione della siepe di rubinia, saltuariamente mancante, e l'imboschimento dell'argine di difesa della ferrovia contro le dune fra le stazioni di *Cervia e di Cesenatico.*

><

Ferrovie del Mediterraneo.

(Progetti, preventivi, ecc.,
presentati all'approvazione governativa).

L'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici:

1. Il progetto per la costruzione di un tombino per irrigazione, della luce di m. 1.50, alla progressiva 96.993 della linea *Torino-Milano*, con annesso preventivo di spesa di L. 3300;

2. Il contratto stipulato colla ditta Borini Domenico di Omegna per l'esecuzione di lavori di completamento dei fabbricati lungo il tronco da Ornavasso a Domodossola, nella linea *Gozzano-Domodossola;*

3. Il preventivo della spesa di L. 360, occorrente per provvedere alla ritoccatura parziale alla profilatura dei manufatti nel tronco Borgo San Dalmazzo-Vernante della linea da *Cuneo a Ventimiglia;*

4. Il contratto stipulato colla ditta Taverna Luigi di Alessandria per l'esecuzione dei lavori occorrenti al prolungamento della tettoia e del piano caricatore in *stazione di Alessandria;*

5. La proposta dei lavori occorrenti per l'impianto di quattro comunicazioni telefoniche ad uso degli Uffici ferroviari sugli scali del Porto di Genova. La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 3000;

6. La proposta di parziale ricostruzione di volto e

di piedritti nelle gallerie Caprioli e Spina, fra le stazioni di Pisciotta e Centola della linea *Battipaglia-Castrocucco*, con annesso preventivo di spesa di L. 12,500;

7. Il contratto stipulato colla ditta Ravona Giovanni di Montepescali per l'appalto dei lavori di costruzione di due case cantoniere fra le stazioni di Monte Amiata e di Torrenieri, nella linea da *Asciano a Montepescali;*

8. Il contratto colla ditta Fantoni Vincenzo e figli di Alessandria per l'esecuzione di lavori di completamento delle chiusure del tronco Ornavasso-Domodossola, nella linea da *Gozzano a Domodossola;*

9. Il contratto colle ditte Pozzi Giuseppe di Milano e Cottini Luigi da Caravate per l'esecuzione dei lavori di ampliamento del magazzino doganale italiano in *stazione di Luino.*

\>\<

Ferrovie della Sicilia.

(Progetti, preventivi, ecc., presentati all'approvazione governativa).

La Direzione Generale per le Strade Ferrate della Sicilia ha sottoposto alla approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici:

1. Il progetto dei lavori occorrenti per un nuovo ampliamento della stazione di Acireale, lungo la ferrovia da *Messina a Siracusa.* La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 41,260.75, ed alla esecuzione delle opere si provvederà mediante cottimo a trattativa privata, esclusa la parte relativa all'armamento, che sarà eseguita in economia. L'approvazione del progetto dovrebbe valere anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità;

2. La proposta per la sistemazione del fosso che conduce le acque dal ponticello ferroviario di m. 1.50 di luce al chilometro 30.455 della linea *Palermo-Porto Empedocle*, a quello della strada provinciale. Spesa preventivata L. 1451.32;

3. La proposta dei lavori occorrenti per l'approfondimento dei pozzi presso alcune case cantoniere e stazioni fra Santa Lucia e Zappula, nella linea *Messina-Patti-Cerda*, con annesso preventivo di spesa di L. 2190.91;

4. La proposta per la costruzione di una casa cantoniera semplice al chilometro 167.395.76, in sostituzione di quella demolita al chilometro 167.375.43 da Palermo della linea *Canicattì-Licata.* La spesa all'uopo preventivata è di L. 3092;

5. Il preventivo della spesa di L. 1462, occorrente per provvedere alla esecuzione di due pozzi di assaggio presso l'edificio di presa della condotta d'acqua della stazione di Valledolmo, lungo la linea da *Roccapalomba a Santa Caterina.*

\>\<

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato ha ritenuto che possa approvarsi il progetto di convenzione concordato fra il Prefetto di Salerno — quale rappresentante i Comuni di Agropoli, Rignano, Lustra, Torchiara, Rutino e Laureana, consorziati per la costruzione della strada obbligatoria S. Cosmo-Agropoli — ed il R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate, allo scopo di determinare il compenso ai Comuni medesimi dovuto dallo Stato per effetto della occupazione di un tratto di detta strada nella costruzione del tronco da Agropoli a Rutino, lungo la strada ferrata da Battipaglia a Castrocucco.

Il Consiglio di Stato ha ritenuto che, anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le espropriazioni, possano approvarsi i progetti seguenti:

1. Progetto della Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo relativo alla esecuzione di un secondo gruppo di lavori per l'ampliamento della stazione di Asti in dipendenza dell'innesto nella medesima della linea Genova-Ovada-Asti. L'importo presunto dei lavori, compreso il materiale metallico di armamento, è di lire 200,798. I lavori dovrebbero eseguirsi a rimborso di spesa nei modi consentiti dall'articolo 65 del capitolato di esercizio, appaltando i lavori di terra e di muratura mediante licitazione privata. È assegnato il termine di due anni per il compimento delle opere;

2. Progetto della predetta Direzione Generale per le Strade Ferrate del Mediterraneo, riguardante la costruzione di un nuovo scalo pel bestiame a Milano, e pel collegamento del medesimo con la stazione di Porta Ticinese;

3. Progetto della predetta Direzione Generale per le Strade Ferrate del Mediterraneo, relativo alla esecuzione dei lavori pel rivestimento della scarpata e della banchina destra del rilevato, dal chilom. 5.325 al chilometro 5.880 della ferrovia Taranto-Brindisi, con annesso preventivo di spesa di L. 2300;

4. Progetto della Direzione Generale delle Strade Ferrate Meridionali per lavori di consolidamento della falda in frana, fra la stazione di Ortona e la galleria del Moro sulla linea Bologna-Otranto. La spesa all'uopo preventivata ascende a L. 8300, e pel compimento delle opere è previsto il termine di due anni.

Il Consiglio di Stato ha anche dato il suo parere sui seguenti altri affari riguardanti il servizio delle strade ferrate:

a) Sugli atti di liquidazione finale e di collaudo dei lavori eseguiti dall'Impresa Bottelli per la costruzione del tronco di ferrovia da Casarsa a Spilimbergo, e circa i maggiori compensi domandati dall'Impresa stessa;

b) Su di un progetto di transazione concordato con certo Pasquale Cricelli, in relazione ad una lite da esso iniziata per l'attraversamento del sottosuolo di una sua proprietà, a causa dello scavo di una galleria in territorio di Stalleti, in un punto detto Santa Maria Vetere, nella costruzione della ferrovia dell'Ionio;

c) Sugli atti di liquidazione finale e di collaudo, e circa i maggiori compensi domandati dall'Impresa Falorni, relativamente alla costruzione di un viadotto in muratura, in corrispondenza della frana Costa, al chilometro 267.100 della linea Firenze-Roma, per contratto del 13 maggio 1892;

d) Su di un atto di transazione concordato coll'Impresa Bertazzoni circa una sua domanda di compensi e di condono della multa contrattuale per ritardo nel compimento dei lavori di consolidamento della galleria denominata della Rovina, lungo la strada ferrata da Bologna a Pistoia.

\>\<

Tariffe ferroviarie italiane.

(Pei trasporti di paglia).

Siamo informati che è stata richiamata l'attenzione dei Ministri di Agricoltura, Industria e Commercio sul fatto che mentre i trasporti di paglia godono nel Bolognese e nel Ferrarese di una tariffa locale, portante il n. 285, con prezzi assai ridotti, nessun vantaggio è concesso ai trasporti stessi nel mezzogiorno d'Italia.

Si fa osservare a questo proposito che la spedizione di paglia da Foggia a Napoli, a vagoni di 60 quintali, costa come una eguale spedizione di grano, e cioè circa L. 1 al quintale.

Si ritiene perciò che sia opportuno di istituire studii

per vedere se vi sia la possibilità di estendere la tariffa in discorso alle spedizioni di paglia che si effettuano fra stazioni della Puglia, del Molise, della Basilicata e delle Calabrie.

(Decreti ministeriali).

Il Ministero del Tesoro, di accordo con quello delle Finanze, ha, per la parte che lo riguarda, approvata la proposta per accordare facilitazioni nei prezzi di trasporto dei cereali da Civitavecchia a Roma, a favore della Ditta F. Marcello, dietro impegno di un determinato traffico minimo annuale.

Il Ministero predetto ha dato il suo nulla osta alla rinnovazione per un altro anno, ed alle stesse condizioni, delle facilitazioni di prezzi di cui gode la Ditta Roi per i suoi trasporti di filati di canape, di lino, ecc.

Con recente decreto dei Ministri di Agricoltura, Industria e Commercio e dei Lavori Pubblici, è stato approvato il nuovo Capo II *bis* dell'allegato 8 alle tariffe interne, in ordine allo scalo marittimo di Napoli, giusta la proposta all'uopo presentata dall'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo, d'accordo con quella delle Ferrovie dell'Adriatico.

(Domanda di proroga).

È in esame presso il Ministero dei Lavori Pubblici una proposta della Direzione Generale delle Strade Ferrate Meridionali per la proroga, in via di esperimento per un altro anno, e cioè fino a tutto febbraio 1897, della tariffa locale N. 216, piccola velocità, per trasporto di zolfo marinato e di zolfo in pani ed in pezzi, compreso il calcarone, in partenza dalla stazione di Bellisio, solfare.

(Concessione di rinnovazione).

Il Ministero del Tesoro, d'accordo con quello delle Finanze, ha annuito alla rinnovazione per un altro anno, ed alle medesime condizioni della concessione di cui fruiva la Ditta Galeotti-Rigattieri, per i suoi trasporti di carbon fossile.

(Tariffa locale).

La Mediterranea ha presentato al Ministero dei Lavori Pubblici il progetto definitivo della nuova tariffa locale N. 415, piccola velocità, in vigore per i trasporti di carboni minerali e di mattonelle di carbon fossile in provenienza d'oltre mare ed in partenza dagli scali marittimi italiani in vagoni, a carico completo, di proprietà degli speditori.

(Estensione di tariffa).

La Mediterranea, d'accordo coll'Adriatica, ha estesa la tariffa locale N. 225, piccola velocità, ai trasporti in partenza dalla stazione di Terracina.

(La tariffa unica per il porto di Savona).

Ci informano da Savona che quella Camera di Commercio ed Arti ha richiamato nuovamente l'attenzione del Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio, sulla opportunità che la qnestione della tariffa unica pel porto di Savona sia sottoposta di nuovo all'esame del Consiglio delle Tariffe per le Strade Ferrate.

(Trasporto dell'olio in Sicilia).

Siamo informati che la Direzione generate delle Strade Ferrate della Sicilia, allo scopo di avvantaggiare coloro che spediscono vino ed olio in piccole partite per lunghe percorrenze, è venuta, d'accordo con la Ferrovia Sicula-Occidentale Palermo-Marsala-Trapani, nella determinazione di creare una tariffa speciale, con prezzi assai ridotti, pel trasporto dei recipienti vuoti usati, in legno, di peso fino a 80 chilogrammi per spedizione.

Tale tariffa speciale, alla quale venne dato il numero 76, trovasi ora in corso di approvazione presso i competenti Ministeri.

(Proposta di tariffa locale).

Trovasi in corso di esame presso la Superiorità una proposta, presentata al Ministero dei Lavori Pubblici dalla Direzione generale per le Strade Ferrate della Sicilia, per la istituzione di una tariffa locale avente lo scopo di attirare alle ferrovie, con vantaggio dei commercianti interessati, i trasporti dei prodotti di varie fabbriche, esistenti in diversi paesi della linea Termini-Patti-Messina, di terrecotte in grossi lavori ed in forma di utensili per cucina, nonchè di quadrelli e mattonelle per pavimenti e pareti, sia in terracotta che verniciati ed intonacati.

La detta tariffa locale è divisa in due serie, cioè: serie *A*, per quadrelli e mattonelle, per pavimenti e pareti in terracotta o cruda, verniciati, intonacati ed arrotati; serie *B*, per terrecotte in grossi lavori, come anfore, giarre, olle, orce, vasi da fiori, nonchè terrecotte in forma di utensili da cucina, e concerne le spedizioni in partenza da una delle stazioni da Bonfornello a Gesso della linea Termini-Patti-Messina, ed in destinazione alle stazioni di Termini, Palermo, Messina, Catania, Siracusa, Licata, Porto Empedocle, nonchè ai porti e moli omonimi.

(Domande di rinnovazione).

La Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo con parere favorevole ha sottoposto all'approvazione governativa: una domanda della Ditta Fratelli Bolgè per ottenere che la concessione accordatale per i suoi trasporti di riso a carro completo da San Germano Vercellese e da Sampierdarena. 2ª fermata a Roma-Termini ed a Roma-Trastevere che viene a scadere col 31 gennaio p. v., sia rinnovata alle stesse condizioni per un altro anno. Una domanda delle Ditte Consociate Carlo Palli e figli, e Francesco del Bo e figlio, per ottenere che la concessione loro accordata pei trasporti di laterizî da Bressana-Argine e da Bressana-Bottarone per Milano P. G., Milano P. T. e Milano P. C. che va a scadere col 31 andante, sia rinnovata alle stesse condizioni per tutto il prossimo anno 1896.

Allo stesso scopo la Direzione Generale delle Strade Ferrate Meridionali ha presentato le domande seguenti:

a) Domanda della Ditta Francesco Leskovic di Udine per ottenere la rinnovazione per un altro anno, e cioè a tutto il 31 dicembre 1896, ed alle stesse condizioni della concessione speciale di cui fruisce per i suoi trasporti di merci in genere in rispedizione da Udine;

b) Domanda della Ditta Fratelli Dal Torso di Udine, intesa ad ottenere la proroga a tutto il 21 dicembre 1896, della concessione speciale per i suoi trasporti di legname dall'Austria-Ungheria, con ammissione al beneficio della concessione anche pei trasporti destinati alle stazioni recentemente aperte all'esercizio sulle linee Fabriano-Pergola, Barletta-Spinazzola e Sulmona-Canzano.

><

Deliberazioni del Comitato Superiore delle Strade Ferrate.

Il Comitato Superiore delle Strade Ferrate ha dato parere favorevole sui seguenti affari:

Conto finale per i lavori di rinforzo alla galleria delle Capanne al km. 58.430 della ferrovia Bologna-Pistoia eseguiti dall'Impresa Nicolai Torello in base a contratto 11 agosto 1892, e per i maggiori compensi chiesti dall'Impresa stessa;

Schema di convenzione fatto predisporre dalla Società Mediterranea per permettere al signor Matteo Ferrero di

conservare un casello in muratura costruito a distanza ridotta dal piede dell'argine ferroviario in corrispondenza al km. 74.917 della linea Cavallermaggiore-Alessandria in comune di Bra;

Disegno di convenzione fatto predisporre dalla Società suddetta affine di permettere al signor Francesco dell'Orto di costruire uno steccato in legno alto m. 2.25 a distanza ridotta dal piede del manufatto Cavalcavia Giuseppe Meda tra le progressive 5.659 e 5.672 della linea di circonvallazione di Milano;

Schema di convenzione fatto predisporre dalla Società suddetta affine di permettere al signor Pasquale Polistena, proprietario di un fondo adiacente alla ferrovia presso il km. 23.957 della linea Reggio-Castrocucco, di costruire una vasca in muratura alla distanza ridotta di m. 3.75 dalla più vicina rotaia;

Disegno di convenzione fatto predisporre dalla Società esercente la Rete Sicula per la concessione alla R. Intendenza di Finanza della provincia di Catania di poter mantenere a distanza minore della legale, un casotto in mattoni pel servizio doganale presso la 17ª arcata del viadotto ferroviario di Catania lungo la linea Messina-Siracusa;

Proposta fatta dalla Società esercente la Rete Mediterranea per la concessione di un compenso all'Impresa Antonio Alberto in dipendenza dei lavori di consolidamento della ferrovia Savona-Bra fra le progressive 93.714 e 94.047;

Sistema di blocco elettrico ideato dal signor Achille Cardani e costruito dall'ingegnere signor Giovanni Servettaz di Savona.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie Italiane. — *Nuovi lavori.* — La notizia data negli scorsi giorni che le Società ferroviarie addivenissero ad un aumento del fondo capitali per una somma di 80 milioni ha fatto credere che si potesse trattare di costruire nuove e importanti linee ferroviarie.

Tale somma, invece, sarà destinata per la massima parte al miglioramento delle linee esistenti, raddoppiamento di binari, sistemazione di stazioni, ecc.

Le sole nuove costruzioni che si cominceranno nel corrente anno 1896 sono tre piccoli tronchi complementari delle linee Roccasecca-Avellino, Salerno-Avellino, Sulmona-Isernia, che importeranno una spesa non rilevante. La costruzione delle due prime verrebbe affidata alla Società Mediterranea e quella della terza alla Società Adriatica.

Questa limitazione nei lavori per nuove linee è, del resto, conforme a quanto aveva dichiarato il ministro Saracco in una delle ultime sedute della Camera, rispondendo ad una interrogazione diretta a sollecitare la costruzione della Castel Vetrano-Porto Empedocle. Allora il ministro disse che per parecchi anni ancora non si sarebbero potuti prendere impegni per linee nuove, in applicazione della legge del 1892.

Ferrovia del Sempione. — La Camera di Commercio di Milano ha inviato nei giorni scorsi al Ministero per i lavori pubblici il seguente telegramma:

« La Camera di Commercio di Milano, nella sua adunanza del 28 c. m. ha rilevato che i recenti accordi col Governo svizzero circa il valico ferroviario del Sempione non contemplano, per quanto risulta, la gravissima questione delle tariffe per i trasporti. Richiama quindi l'attenzione del Governo sulla necessità (affermata già dal Consiglio Camerale nel suo voto del 29 aprile 1893) di includere nell'atto di concessione i principii dell'art. 44 delle Convenzioni ferroviarie del 1886, che sancisce nel Governo la facoltà di imporre riduzioni dei massimi di tariffa consentiti al concessionario. La Camera confida che nell'interesse del commercio paesano, il Governo — prima di ratificare definitivamente gli accordi internazionali — vorrà assicurare a sè una efficace ingerenza nella determinazione delle tariffe: invoca al proposito gli autorevoli affidamenti di S. E. il Ministro dei lavori pubblici ».

La Camera poi ha comunicato telegraficamente le stesse istanze al Ministro del Commercio, sollecitandone l'intervento presso il collega preposto ai lavori pubblici, perchè siano salvaguardate le ragioni del traffico italiano.

Il Ministro del Commercio rispose col seguente telegramma:

« Già nel giugno 1893 questo Ministero richiamò tutta l'attenzione del Ministero dei Lavori Pubblici, circa i voti di codesta Camera rispetto alle tariffe per il valico del Sempione; rinnoverò ora le pratiche necessarie, assicurando la S. V. che l'importante argomento sarà da me trattato col massimo impegno. Farò conoscere alla Camera il risultato delle mie pratiche.

« *Ministro* BARAZZUOLI ».

Ferrovia Alessandria-Ovada. — La Giunta municipale di Alessandria incaricò l'ufficio d'arte di fare gli opportuni studi per una ferrovia Alessandria-Ovada in rapporto col valico del Sempione.

Tramvie elettriche a Cagliari. — È stata presentata al Municipio di Cagliari, ed approvata in massima, una domanda di concessione di suolo pubblico, per impiantarvi un servizio urbano di tramvie elettriche.

Queste tramvie porrebbero in facile ed economica comunicazione i punti più eccentrici della città; e specialmente la parte bassa e più commerciale, colla parte più alta, dove risiedono i primari uffici pubblici.

Si dice che la tramvia s'impianterebbe con capitali svizzeri. Ma è un ingegnere sardo quello che, a quanto pare, farà gli studi preparatori.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — In considerazione del favorevole risultato dell'esercizio anche di quest'anno e riconoscendo la buona volontà messa dal personale nei giorni di grande movimento, la Direzione della Ferrovia del Gottardo ha risolto, nella sua seduta del 20 dicembre u. s., di accordare anche nel 1895 la gratificazione del passato anno al suo personale stabile.

Per quanto riflette il movimento per il miglioramento degli stipendi fra il personale di questa Società è ad osservarsi che già fin dal principio, quando questo movimento si abbozzò, la Direzione del Gottardo pose allo studio tale quistione e già in massima venne ammesso un aumento del massimo per alcune categorie di impiegati. Per il rimanente la quistione del salario venne definita colle medesime norme del progetto.

Ferrovie Svizzere. — *Ferrovia Nord-Est.* — Allo scopo di riunire tutti i dati necessari onde prendere una risoluzione circa la quistione dei salari dei proprii impiegati, il Consiglio di Amministrazione della Ferrovia Nord-Est ha incaricato la Direzione di raccogliere tutti i dati riguardanti gli onorari ed i salari presso le principali Ferrovie Svizzere, completandole con informazioni assunte in proposito presso le Amministrazioni Ferroviarie all'estero.

Delle 160,000 azioni della Ferrovia Nord-Est, finora ne furono cambiate in titoli al portatore 64,108.

Ferrovia Transiberiana. - Il *Nouveau Temps* fa un inventario dei lavori della ferrovia transiberiana. Egli constata che la gran linea è terminata ora fino al Jennisei e che tocca Krasnoiarsk, sicchè questo fiume sarà valicato l'anno prossimo.

Devesi notare che Krasnoiarsk trovasi a 4998 chilom. da Pietroburgo. Su questa distanza di 2654 chilom. appartengono alla Transiberiana, che ne avrà in tutto 7317.

Stanno pure per incominciarsi alcune linee complementari nell'Ural onde mettere in comunicazione la Transiberiana colla futura linea Perm-Katlas Petersbourg e la linea in costruzione di Arcangelo. Queste ferrovie aiuteranno alla emigrazione dei contadini russi, di cui un centinaio di mille

vanno tutti gli anni a stanziarsi nella Siberia, ed anche per l'esportazione dei cereali della Siberia che prenderanno la via più corta di Arcangelo.

Lo stesso giornale dice che quando la ferrovia transiberiana sarà costrutta su tutta la sua lunghezza e libera alla circolazione, una gran quantità di mercanzie ed un gran numero di viaggiatori che arrivano all'ora attuale dall'estremo Oriente dal canale di Suez faranno questo lungo viaggio, attraversando la Russia, l'Europa e la Siberia.

La prospettiva di questo prossimo cambiamento d'itinerario decise il Ministero delle Finanze Russo ad organizzare fin d'ora un servizio di comunicazioni regolari con battelli a vapore fra Vladivostok, i porti del Giappone e la China.

D'altronde, l'attività della navigazione fluviale nel bacino dell'Amour aumenta ogni anno, ed un numero crescente di vapori, appartenenti sia allo Stato, sia a Compagnie minerarie, solcano il fiume ed i suoi affluenti.

Il trasporto dei viaggiatori per le provincie dell'Amour e del littorale aumentò di molto, come lo prova l'aumento del numero dei viaggi dei vapori della flotta nazionale.

Ferrovie dell'Africa Australe. — Il Comitato per la costruzione della Ferrovia dell'Africa Orientale Tedesca tenne una riunione sotto la presidenza del direttore dell'Ufficio coloniale dottor Kaiser. Dietro notizie mandate dal governatore Wissmann, sembra che gli studi preliminari siano abbastanza avanzati perchè si possa sperare nel mese di marzo un rapporto sul quale il Reichstag potrà basarsi.

Il luogotenente Schlobach studiò il tracciato della linea di Dar-es-Salaam a Ukami e l'esploratore Rindermann si occupa del tronco che si dirigerà verso Tabora. Il Comitato decise di studiare l'unione della futura linea centrale colle linee in esame di Korognè e dell'Usambara. Nel mese di febbraio l'ing. Bornemann rientrerà a Berlino per dare al Comitato tutti gli schiarimenti necessari. Si considerano questi progetti come seriissimi e di esecuzione certa.

Notizie Diverse

Ministero dei Lavori Pubblici. — *Nomine nel Consiglio dei Lavori Pubblici e nel personale del Genio Civile.* — Con recente R. Decreto i signori Ispettori comm. Antonio Ferrucci e Pompeo Natalini sono stati rispettivamente nominati Presidenti delle due Sezioni nelle quali, in base alla Legge 22 agosto 1895, è stato diviso il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, cioè: Sezione 1ª: Viabilità ordinaria, fabbricati, opere di costruzione di nuove ferrovie e tramvie; Sezione 2ª: Opere idrauliche terrestri e marittime.

Nell'adunanza tenuta dal Comitato del personale del Genio Civile il giorno 28 dicembre testè decorso, sono stati proposti per la promozione dalla 2ª alla 1ª classe gli Ispettori signori comm. Delfino Giovanni e Cintio Raffaele.

Inoltre i signori cav. Luigi Gianone e cav. Carlo Veronese, Ingegneri Capi di 1ª classe, sono stati proposti per la nomina ad Ispettori di 2ª classe, e gli Ingegneri Capi di 2ª classe cav. Antonio Amadasi e cav. Coletta Nicola proposti per la promozione alla 1ª classe.

È stato pure proposto il richiamo in servizio di qualche ingegnere collocato in disponibilità in base alla Legge del 22 agosto 1895.

Derivazioni di forze dall'Adda per trasmissioni elettriche. — Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, in sua seduta del 30 dicembre scorso anno, ha approvato in massima la concessione chiesta dall'ingegnere Crespi di Milano per una deviazione d'acqua dal fiume Adda, con ritorno al fiume stesso.

La concessione ha lo scopo di creare due nuovi canali, uno per la navigazione, evitando così il punto verso Trezzo, che è di non troppo facile navigazione, e l'altro canale per cavarne forza motrice per l'industria.

Ponte gigantesco. — La *Southern Pacific Railway Company* agli Stati Uniti sta per condurre a termine la costruzione del ponte gigantesco che ha fatto gettare sul Missisipì. Esso è a doppia via e si trova presso Nuova Orleans; avrà una lunghezza di 3100 metri e costerà trentacinque milioni.

Quando questo lavoro sarà terminato, permetterà alla capitale della Luisiana di mantenere la sua supremazia come porto d'imbarco dei cotoni della regione e faciliterà considerevolmente le comunicazioni fra gli Stati del Nord e del Sud dell'Unione.

Progetto di un canale fra il Baltico e il Mar Nero. — Il Governo Russo intende di collegare il Baltico al Mar Nero, mediante un canale navigabile. Esso si dipartirebbe da Riga, utilizzerebbe la Duna, la Beresina e il Dnieper, per metter capo a Cherson sul Mar Nero. Questa linea navigabile non avrebbe un canale propriamente detto che fra la Beresina e la Duna. La lunghezza totale sarebbe di circa 1600 km., e la larghezza minima sarebbe di m. 67 alla superficie e di 36 a 60 al fondo.

Le condizioni topografiche sono favorevolissime, poichè permetterebbero di fare due sole chiuse alle due estremità. Il canale attraverserebbe un terreno argilloso, che fornirebbe un assetto sicuro al canale, e permetterebbe di fare sul posto il materiale di costruzione necessario.

Verrebbero stabiliti dei porti a Cherson, ad Aleschki, a Berislavi, a Nikopolo, ad Alexandrowsk, a Werchnedineprowsk, a Krementhschug, a Kanew, a Kiew, a Lepel, a Dunaberg, a Jorkabstordt, a Riga, ecc. Un vasto serbatoio stabilito a Pinsk permetterebbe di collegare la nuova via al Niemen ed alla Vistola mediante il fiume Pripigat. Le chiuse sarebbero costruite a Cherson e a Riga, i cui porti verrebbero ampliati.

La costruzione del canale renderebbe necessaria la costruzione di sette grandi ponti ferroviari e di ventidue ponti per strade ordinarie.

La spesa totale, compresa la compera del terreno, è valutata a cinquecento milioni di franchi, e si presume che i lavori potranno essere compiuti in cinque anni. Colla velocità di sei nodi, le navi attraverserebbero il canale in sei giorni.

Commercio italo-francese. — Pubblichiamo il prospetto delle importazioni e delle esportazioni in Francia nei primi undici mesi dell'anno corrente in confronto al periodo corrispondente dell'anno scorso:

Importazioni in lire:

	1895	1894	Differenza 1895
Sostanze alimentari . .	107,253,000	100,580,000	+ 6,673,000
Materie greggie p. ind.	194,610,000	170,461,000	+ 24,159,000
Manifatture	51,648,000	41,512,000	+ 10,136,000
Totale	353,511,000	312,553,000	+ 40,958,000

Esportazioni in lire:

	1895	1894	Differenza 1895
Sostanze alimentari . .	66,510,000	69,396,000	— 2,886,000
Materie greggie p. ind.	75,866,000	69,265,000	+ 6,601,000
Manifatture	180,829,000	129,280,000	+ 51,549,000
Pacchi postali . . .	17,050,000	8,894,000	+ 8,156,000
Totale	340,255,000	276,835,000	+ 63,420,000

Un nuovo gas illuminante nel Canadà. — In tempi, come questi nostri in Italia, in cui si studia di surrogare possibilmente il gas comune, val la pena di riferire come a Deseronto, nel Canadà, si sia fatto ricorso alla segatura di legno per illuminare una parte della città.

Secondo l'*Engineering and Mining Journal*, la segatura è posta in storte riscaldate con legna da fuoco. Il gas che si forma passa per una serie di storte e poi in purificatori simili a quelli del gas comune, la calce è il principale elemento impiegato per la purificazione. Quando il gas di segatura esce dalle storte ha un odore assai meno sgradevole di quello del gas comune, è un odore simile a quello del fumo di legno verde o di foglie.

Per ora l'officina è piccola; si producono solo 540 mc. di gas, impiegando circa 2 tonnellate di segatura. Il gas bruciato in un becco ordinario dà la luce di 18 c. p. Lascia un residuo del 20 0|0 di carbone di legno. La segatura migliore è quella di legname resinoso.

Come si vede, il ricavo in gas di un quintale di segatura corrisponde a 27 metri di gas e a 20 kg. di carbone: v'è di che dare valore a un cascame generalmente negletto e forse promuovere, con nuove concorrenze, l'interesse generale dei consumatori di gas.

Il commercio della Gran Bretagna. — La ripresa commerciale già segnalata nei mesi precedenti progredisce sempre. I risultati riferiti dalla statistica del *Board of Trade* per il mese di novembre ora scorso e per i primi undici mesi dell'anno, segnano un nuovo aumento tanto all'importazione quanto all'esportazione.

Gli scambi commerciali del mese di novembre sono rappresentati da un valore di Ls. 38,971,161 all'importazione, e da Ls. 23,904,403 all'esportazione: in aumento la prima del 10.6 0|0 e la seconda del 6.2 0|0 in confronto al novembre dell'anno 1894.

In complesso nel periodo dei primi undici mesi dell'anno le importazioni nel Regno Unito si sono ragguagliate a Ls. 379,720,125, e le esportazioni, comprese le riesportazioni di merci importate, a Ls. 261,932,953: nelle prime si scorge un aumento di Ls. 4,320,551, ossia dell'11.2 0|0 e nelle seconde di Ls. 10,100,676 corrispondente al 4 0|0.

All'importazione è rimarchevole il fatto di un aumento di oltre 6 milioni di lire sterline negli oggetti fabbricati. All'esportazione però si trovano tutte le categorie delle merci in aumento, eccetto quella delle materie prime che presenta una diminuzione di milioni 1 1|4, la quale riguarda quasi esclusivamente i carboni, in dipendenza degli scioperi che durarono per parecchio tempo in quest'anno.

Tra gli aumenti dell'esportazione sono notevoli quello di Ls. 4,593,480 nei filati e tessuti, quello di Ls. 3,231,857 nelle merci diverse, e quello di Ls. 707,358 nelle macchine.

I trasporti postali in Inghilterra. — Il *General Post Office* ha riassunto nello specchio seguente il numero dei pacchi postali consegnati dal pubblico inglese durante gli ultimi dieci anni, dal 1885 (anno in cui furono introdotti i pacchi postali) al 1894:

Esercizi	Numero dei colli postali trasportati	Prodotti lordi	Parte del 55 0|0 pagate dal G.P.O. alle Compagnie ferroviarie	Parte del G.P.O. nei prodotti lordi
1885-86	26,417,397	14,798,625	7,473,700	7,324,925
1886-87	32,860,154	17,477,800	8,956,350	9,021,450
1887-88	36,731,786	20,284,100	10,032,375	10,251,725
1888-89	39,589,313	21,963,675	10,827,375	11,140,000
1889-90	42,852,600	23,802,825	18,721,175	12,082,675
1890-91	46,287,956	25,894,325	12,497,825	13,396,500
1891-92	49,378,365	27,741,350	13,251,900	14,489,450
1892-93	52,370,326	29,380,225	14,065,000	15,315,225
1893-94	54,034,630	30,355,875	14,518,475	15,837,425
1894-95	57,135,841	32,134,175	15,286,625	16,847,550

Il totale del traffico dei pacchi postali tra l'Inghilterra e l'insieme del globo si riassume così:

	1893-94 colli	1894-95 colli
Arrivi	484,775	591,159
Spedizioni	874,625	966,672

Cioè in più nei due sensi nel 1894-95 in confronto dell'esercizio precedente, 198,431 pacchi ossia del 14.60 0|0. L'insieme degli arrivi e delle spedizioni estere, nel 1894-95, importa 1,557,831 colli postali. In questo numero la Francia figura per 295,535 unità, cioè per il 18.96 0|0 della cifra totale; la Germania per 365,784 ossia il 23.47 0|0

Il totale del movimento delle corrispondenze comprende nel 1894-95 nei due sensi, 101,634,800 lettere e 101,441,800 giornali e stampati; in totale 203,076,600 unità. In questa enorme quantità, la Germania e la Francia a parti quasi uguali, figurano per 51,175,000, cioè pel 25.20 0|0 del totale delle corrispondenze estere.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Segniamo con un asterisco * le notizie di cui diamo maggiori ragguagli nelle Informazioni Particolari, ove sono pubblicate eziandio le *Deliberazioni del Consiglio di Stato* e le *Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.*

1. — Progetti e preventivi di spese presentati per l'approvazione al R. Ispettorato Generale.

Rete Adriatica. — L. 16,550 * proposta per rifacimento in acciaio di binario, lungo la linea Castelbolognese-Ravenna, escluso il valore del materiale metallico di armamento, preventivato in lire 48,515.52;

L. 11,150 * proposta per opere di delimitazione sulla ferrovia Roma-Orte-Chiusi;

L. 3500 * proposta per opere di difesa sulla ferrovia Bologna-Otranto;

L. 1800 * proposta per lavori diversi nella stazione di Foligno;

L. 850 * proposta per prolungamento di scogliera sulla linea Portocivitanova-Albacina;

L. 350 * preventivo per sistemazione di scoli d'acqua sulla linea Parma-Brescia-Iseo;

Contratti * diversi.

Rete Mediterranea. — L. 12,500 * proposta per lavori nelle gallerie Caprioli e Spina, sulla linea Battipaglia-Castrocucco;

L. 3300 * progetto per costruzione di un tombino sulla linea Torino-Milano;

L. 3000 * proposta per impianto di comunicazioni telefoniche sugli scali del Porto di Genova;

L. 360 * proposta per lavori di riparazione sulla linea Cuneo-Ventimiglia;

Contratti * diversi.

Rete Sicula. — L. 41,260.75 * progetto di lavori di ampliamento della stazione di Acireale, lungo la ferrovia da Messina a Siracusa;

L. 3092 * proposta per costruzione di una casa cantoniera sulla linea Canicattì-Licata;

L. 2990,91 * proposta per approfondimento di pozzi sulla linea Messina-Patti-Cerda;

L. 1462 * preventivo per esecuzione di due pozzi di assaggio nella stazione di Valledolmo, lungo la linea da Roccapalomba a Santa Caterina;

L. 1451.32 * proposta per sistemazione d'un fosso sulla linea Palermo-Porto Empedocle.

3. — Gare aperte.

Rete Mediterranea. — Per costruzione muro di difesa dal mare alle progressive 442.128-442.553 della linea Taranto-Reggio fra Amendolea e Melito. Importo L. 17,000. Tempo utile per la presentazione delle offerte fino al 15 gennaio 1896, ore 10,30.

5. — Contratti stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Mediterranea (Seduta del Comitato, 3 gennaio). — Colla Ditta Fumaroli Pietro per sostituzione attuale copertura in ardesia della tettoia viaggiatori della Stazione di Civitavecchia con altra in lamiera;

Colla Società Nazionale delle Officine di Savigliano per fornitura di 1000 aste complete con dischi per respingenti di carri e carrozze;

Colla Ditta Antonio Vinca e C. di Torino perr fornitura di 75,000 viere d'acciaio per tubi bollitori;

Colla Società Industriale della Valnerina di Terni per fornitura di 90,000 arpioni di ferro per l'armamento Mod. 2;

Colla Ditta Tosi Giuseppe di Torino per fornitura chilog. 5000 di pasta per antopoligrafo;

Colla Società degli Alti Forni, fonderie ed acciaierie di Terni per fornitura di 5400 stecche d'acciaio dolce a cerniera per armamento Mod. 2;

Colla Ditta Courtial Augusto di Torino per fornitura e posizione in opera di tubazione in ferro per condotta d'acqna nell'interno delle nuove Officine di Torino;

Colla Ditta Marietti G. B. di Forno Rivara per fornitura di 75,000 viere d'acciaio per tubi bollitori.

II. — Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Municipio di Messina (17 gennaio, ore 13, 1ª asta). — Appalto dei lavori di costruzione della strada comunale obbligatoria dalla provinciale Messina-Catania a Mili Inferiore e Superiore. 2° tronco da Mili S. Marco a Mili S. Pietro (m. 2467.65). Importo L. 112,000. Cauz. provv. L. 5000. Fatali 3 febbraio, ore 13.

APPALTI ALL'ESTERO.

Belgio. — *Governatore Provinciale a Mons* (27 gennaio). — Regolarizzazione dell'Escaut davanti a Termonde e ricostruzione del ponte costrutto su detto fiume nella detta città. — Prezzo d'asta fr. 1,097,520.72. Cauzione fr. 100,000.

Germania. — *Strade Ferrate dello Stato Prussiano a Königsberg* (14 gennaio). — Vendita di materiale usato: 10 locomotive, 4 caldaie di locomotive, 2 caldaie a vapore, schegge di acciaio, di ferro, ruote, cerchioni di ruote, ecc.

III. — Forniture diverse.

Aste.

Arsenale di costruzione — Torino — (18 gennaio, ore 16, unica e definitiva). — Fornitura di **ferro**: Kg. 1190 scelto in lamiera grossa a L. 0.40. Kg. 8500 in verghe a L. 0.35. Cauz. L. 346. Consegna a giorni 30.

— (18 gennaio). — Fornitura di **ferro**: Kg. 400 in filo grosso a L. 0.40. Kg. 8960 ordinario in verghe a L. 0.35. Cauz. L. 330. Consegna a giorni 30.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

ESTRAZIONI E PAGAMENTI.

Strada Ferrata da Alessandria ad Acqui. — Distinta delle Azioni sorteggiate e rimborsabili dal 15 gennaio in L. 500:

17	79	129	274	574	798	1046
1113	1194	1272	1573	1597	1701	1794
1891	1975	2012	2041	2166	2274	2284
2441	2458	2643	2685	2749	3168	3188
3192	3198	3223	3373	3496	3512	3524
3555	3670	3722	3813	3816	3871	4078
4141	4627	4709	4913	5074	5092	5238
5368	5507	5607	5642	5648	5651	5709
5836	5849	6234	6247	6415	6798	6821
6998	7039	7138	7161	7636	7653	7973

Strada Ferrata da Torreberretti al Gravellone presso Pavia. — Dal 15 gennaio saranno rimborsate in L. 420 le Azioni state estratte:

Titoli da 1:

Numero delle Azioni: 541 a 550; 651 a 660.

Titoli da 10:

Numero delle Cartelle	Numero delle Azioni	Numero delle Cartelle	Numero delle Azioni
317	3161 a 3170	572	5711 a 5720
433	4321 a 4330	834	8331 a 8340
456	4551 a 4560	924	9231 a 9240
553	5521 a 5530	938	9371 a 9380

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

	10bre 28	genn. 4
Azioni Ferrovie Biella	L. 475	463
» » Mediterranee	» 485	481
» » Meridionali	» 646	644
» » Pinerolo (1ª emiss.)	» 368	360
» » » (2ª »)	» 340	335
» » Secondarie Sarde	» 310	310
» » Sicule	» 610	588
Buoni Ferrovie Meridionali	» 561	546.50
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e		
» » Sicule *A. B. C. D.*	» 288	279
» » Cuneo (2ª emiss.)	» 313	318
» » Gottardo 4 %	» 101.70	101.70
» » Mediterranee 4 0/0	» 496.50	498
» » Meridionali	» 298	299
» » Meridionali Austriache	» 377.50	378
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 304.50	305
» » » 2ª emiss.	» 280	280
» » Pontebba	» 461.00	451.50
» » Sarde, serie *A.*	» 286	286
» » » serie *B.*	» 293	288
» » » 1879	» 288	288
» » Savona	» 306	301
» » Secondarie Sarde	» 433.50	423.50
» » Sicule 4 0/0 oro	» 458	449
» » Tirreno	» 452	442
» » Vittorio Emanuele	» 302	302

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA. — 85ª Decade — dall'11 al 20 Dicembre 1895

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Prodotti indiretti	TOTALE	Media dei chilom. esercitati
PRODOTTI DELLA DECADE.							
1895	962.184 31	44.541 83	349.773 54	1.206.793 06	10.431 79	2.573.724 53	4.215 00
1894	889.418 42	43.642 19	346.301 31	1.254.819 47	15.846 16	2.550.027 55	4.215 00
Differenze nel 1895	+ 72.765 89	+ 899 64	+ 3.472 23	— 48.026 41	— 5.414 37	+ 23.696 98	— —
PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.							
1895	37.057.595 12	1.751.497 57	11.968.779 14	43.038.753 37	436.012 02	94.252.637 22	4.215 00
1894	36.314.796 17	1.682.850 96	11.988.330 68	43.630.925 75	429.285 08	94.046.188 64	4.242 54
Differenze nel 1895	+ 742.798 95	+ 68.646 61	— 19.551 54	— 592.172 38	+ 6.726 94	+ 206.448 58	— 27 54

RETE COMPLEMENTARE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Prodotti indiretti	TOTALE	Media dei chilom. esercitati
PRODOTTI DELLA DECADE.							
1895	83.761 50	1.110 14	25.220 55	114.084 54	886 46	225.063 19	1.391 87
1894	63.787 16	1.301 16	19.018 46	97.180 62	554 15	181.841 55	1.294 68
Differenze nel 1895	+ 19.974 34	— 191 02	+ 6.202 09	— 16.903 92	+ 332 31	+ 43.221 64	+ 97 19
PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.							
1895	2.554.995 07	65.352 70	776.328 33	3.604.485 80	38.725 21	7.039.887 11	1.342 12
1894	2.429.209 30	61.327 09	750.096 02	3.338.102 38	43.282 36	6.622.017 15	1.271 93
Differenze nel 1895	+ 125.785 77	+ 4.025 61	+ 26.232 31	— 266.383 42	— 4.557 15	+ 417.869 96	+ 70 19

PRODOTTI PER CHILOMETRO DELLE RETI RIUNITE

PRODOTTO			PRODOTTO RIASSUNTIVO		
della decade corrente	della decade precedente	Differenza nel 1895	dell'anno corrente	dell'anno precedente	Differenza nel 1895
499 16	495 83	+ 333	18.227 51	18.255 28	— 27 77

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

17ª Decade — Dall'11 al 20 Dicembre 1895.

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traffico	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1895	77.129 00	2.057 00	8.229 00	126.058 00	727 00	214.200 00	616 00	348 00
1894	89.922 00	1.456 00	10.339 00	130.291 00	528 00	232.536 00	616 00	377 00
Differenze nel 1895	— 12.793 00	+ 601 00	— 2.110 00	— 4.233 00	+ 199 00	— 18.336 00	»	— 29 00
				PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 20 DICEMBRE 1895.				
1895-96	1.649.918 00	34.189 00	184.845 00	2.062 158 00	20.376 00	3.951.486 00	616 00	6.415 00
1894-95	1.598.682 00	33.805 00	191.255 00	2.075.184 00	21.899 00	3.920.825 00	616 00	6.365 00
Differenze nel 1895	+ 51.236 00	+ 384 00	— 6.410 00	— 13.026 00	— 1.523 00	+ 30.661 00	»	+ 50 00
				RETE COMPLEMENTARE				
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1895	30.113 00	602 00	2.357 00	32.278 00	39 00	65.389 00	484 00	135 00
1894	25.729 00	195 00	2.204 00	20.628 00	105 00	48.861 00	421 00	116 00
Differenze nel 1895	+ 4.384 00	+ 407 00	+ 153 00	+ 11.650 00	— 66 00	+ 16.528 00	+ 63 00	+ 19 00
				PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 20 DICEMBRE 1895.				
1895-96	611.741 00	8 937 00	42.988 00	320.821 00	3.932 00	988.419 00	484 00	2.042 00
1894-95	449.867 00	4.585 00	28.369 00	228 689 00	3.409 00	714.919 00	421 00	2.698 00
Differenze nel 1895	+ 161 874 00	+ 4.352 00	+ 14.619 00	+ 92.132 00	+ 523 00	+ 273.500 00	+ 63 00	+ 344 00
				STRETTO DI MESSINA				
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1895	2.293 00	154 00	297 00	584 00	» 00	3.328 00	23 00	145 00
1894	1.122 00	45 00	190 00	288 00	» 00	1.645 00	15 00	110 00
Differenze nel 1895	+ 1.171 00	+ 109 00	+ 107 00	+ 296 00	» 00	+ 1.683 00	+ 8	+ 35 00
				PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 20 DICEMBRE 1895.				
1895	54.380 00	2.129 00	3.759 00	7.859 00	» 00	68.127 00	23 00	2.962 00
1894	24.829 00	1.315 00	2.347 00	4.118 00	19 00	32.628 00	15 00	2.175 00
Differenze nel 1895	+ 29.551 00	+ 814 00	+ 1.412 00	+ 3.741 00	— 19 00	+ 35.499 00	+ 8	+ 787 00

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

Dai punti contro indicati alle Stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)	BIGLIETTI SEMPLICI: Londra (1) 1a classe	Londra (1) 2a classe	Parigi (2) 1a classe	Parigi (2) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO: Londra (3) (Diritto di porto compreso) 1a classe	Londra (3) 2a classe	Londra (3) validità	Parigi (4) 1a classe	Parigi (4) 2a classe	Parigi (4) validità
Via Moncenisio										
Torino via Calais	166 85	116 55	90 75	61 60	254 —	187 85	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni
Torino via Boulogne	160 25	112 05								
Milano via Calais	180 90	129 15	104 85	72 25	272 26	199 80	45 giorni	166 85	119 —	30 giorn
Milano via Boulogne	175 60	124 65								
Venezia via Calais	—	—	141 75	97 30	—	—	—	216 85	154 —	30 giorni
Venezia via Boulogne										
Genova via Calais	187 —	131 —	111 40	76 05	—	—	—	—	—	..
Genova via Boulogne	180 90	126 50								
Via Genova										
Livorno via Calais	209 90	147 05	184 30	92 10	—	—	—	—	—	—
Livorno via Boulogne	203 80	142 55								
Firenze via Calais	217 30	152 25	141 70	97 30	—	—	—	—	—	—
Firenze via Boulogne	211 20	147 75								
Roma via Calais	249 —	174 40	173 40	119 45	—	—	—	—	—	—
Roma via Boulogne	242 90	169 90								
Napoli via Calais	279 85	196 —	205 60	142 —	478 50	358 95	6 mesi (**)	—	—	—
Napoli via Boulogne	273 75	191 50								
Via Bologna										
Firenze via Calais	224 60	157 30	149 —	102 35	—	—	—	—	—	—
Firenze via Boulogne	218 50	152 80								
Roma via Calais	263 85	184 80	188 25	129 85	—	—	—	—	—	—
Roma via Boulogne	257 75	180 30								
Napoli via Calais	294 80	206 50	290 60	162 45	—	—	—	—	—	—
Napoli via Boulogne	288 70	202 —								
Brindisi Via Napoli via Calais	325 85	228 20	251 60	174 20	548 25	399 80	6 mesi (*)	—	—	—
Brindisi Via Napoli via Boul.	319 75	223 70								
Brindisi Via Bolog. via Calais	302 65	211 95	227 05	157 —	525 45	386 80	6 mesi	—	—	—
Brindisi Via Bolog. via Boul.	296 55	207 45								
Messina Via Napoli via Calais	369 25	259 75	295 —	205 80	—	—	—	—	—	—
Messina Via Napoli via Boul.	363 15	255 25								

OSSERVAZIONI.

BIGLIETTI SEMPLICI.

(1) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta.

Per diritto del bollo fr. 0,10 per i biglietti al disopra di 10 franchi.

(2) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi che valgono per 20 giorni.

BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO.

(3) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta.

(*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capo-stazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia.

(**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto.

(4) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI	1a e 2a CLASSE	1a e 2a CLASSE (Via Folkestone)	1a e 2a CLASSE (*)	1a e 2a CLASSE (***)	Treno di lusso PENINSULAR-EXPRESS settimanale il venerdì part. da LONDRA (1)
Londres Ch.-Cross Par.	9 — a.	10 — a.	11 — antim.	8 15 p.	8 15 p.
Londres Victoria —	9 — a.		11 — antim.	8 15 p.	8 15 p.
Douvres —	10 55 a.		1 — pomer.	10 15 p.	10 15 p.
Calais-M. (Buffet) (ora di Greenwich) Arr.	12 15 a.		2 20 pomer.	12 10 a.	12 10 p.
	Déjeun.				
Calais-M. (ora francese) Par.	12 49 p.		3 — pomer.	1 04 a.	1 » a.
Boulogne-Gare (Buffet) Arr.	1 27 p.	2 18 p.	—	1 49 a.	—
Boulogne-Gare Par.	1 29 p.	2 23 p.	—	1 51 a.	—
Amiens (Buffet) Arr.	3 04 p.	3 59 p	5 12 pomer.	3 41 a.	3 28 a.
Amiens Par.	3 09 p.	4 04 p.	5 17 pomer.	3 46 a.	3 33 a.
Paris-Nord (Buffet) Arr.	4 45 p.	5 40 p.	7 — pomer.	5 38 a.	Per la grande cintura
	Pranzo				
Paris-Nord Par.	*Vagon-restaurant*		7 44 pomer.	6 23 a.	
Paris-Lyon (Buffet) Arr.			8 21 pomer.	7 23 a.	

STAZIONI	(B) 1a e 2a classe	1a e 2a classe	1a cl.	1a 2a cl.	Treno di lusso
Paris-Lyon (Buffet) Par.	8 55 p.	9 10 p.	9 25 a.	2 15 p.	
Dijon Arr.	1 51 a.	2 24 a.	2 01 p.	7 18 p.	10 32 a.
Genève —	»	8 52 a.	11 47 p.	—	—
Aix-les-Bains —	6 28 a.	7 58 a.	10 45 p.	12 27 a.	3 18 p.
Chambéry —	6 56 a.	8 31 a.	11 24 p.	12 50 a.	3 40 p.
Modane —	9 43 a.	1 38 p.		3 37 a.	6 40 p.
Torino (ora dell'Europa centrale (2)) Arr.	2 20 p.	6 40 p.	—	8 10 a.	11 12 p.
Torino Par.	2 40 p.	7 55 p.	—	8 45 a.	
Novara Arr.	4 36 p.	9 51 p.	—	10 42 a.	
Milano Arr.	5 35 p.	11 06 p.	—	11 40 a.	
				1a 2a cl.	
Torino Par.	2 45 p.	8 10 p.	—	8 40 a.	
Genova Arr.	6 14 p.	11 21 p.	—	12 » p.	
San-Remo —	11 22 p.	8 45 a.	—	4 47 p.	
Pisa —	10 58 p.	4 30 a.	—	4 34 p.	
Firenze —	12 45 a.	7 30 a.	—	6 54 p.	
Livorno —	11 39 p.	5 24 a.	—	5 09 p.	
Roma —	6 34 a.	10 30 a.	—	11 30 p.	
Napoli —	1 36 p.	6 30 p.	—	7 10 a.	
Brindisi —	»	»	—	6 20 p.	
Torino Par.	2 45 p.	7 05 p.	—	8 40 a.	11 20 p.
Alessandria Arr.	4 18 p.	8 55 p.	—	10 15 a.	12 50 p.
Bologna —		2 12 a.	—	2 53 p.	5 19 a.
Ancona —	—	6 52 a.	—	11 10 p.	9 21 a.
Brindisi —	—	10 17 p.	—	11 » a.	7 50 p.
Firenze —	—	6 23 a.	—	6 25 p.	
Roma —	—	12 50 p.	—	11 50 p.	
Napoli Arr.	—	6 30 p.	—	7 10 a.	

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

RITORNO

STAZIONI	1a e 2a CLASSE	1a e 2a CLASSE	1a e 2a CLASSE	1a e 2a CLASSE	
Napoli (ora dell'Europa centrale (2)) Par.	7 50 a.	—	—	2 55 p.	
Roma —	2 30 p.	—	—	11 10 p.	
Firenze —	9 05 p.	—	—	6 10 a.	
Brindisi —	6 10 a.	—	—	5 35 p.	
Ancona —	8 32 p.	—	—	5 35 a	
Bologna —	1 35 a.	—	—	10 30 a.	
Alessandria —	6 38 a.	8 33 a.	10 46 a.	5 12 p.	
Torino Arr.	8 30 a.	10 13 a.	12 30 p.	7 — p.	
Brindisi Par.	—	—		10 20 a.	
Napoli —	7 50 a.	2 55 p.		10 45 p.	
Roma —	3 » p.	8 50 p.	10 17 p.	8 10 a.	
Livorno —	9 40 p.	»	4 10 a.	1 55 p.	
Firenze —	8 25 p.	»	»	12 05 p.	
Pisa —	10 32 p.	2 55 a.	4 47 a.	2 35 p.	
San-Remo —	6 50 p.	»	3 30 a.	1 48 p.	
Genova —	2 45 a.	6 35 a.	8 46 a.	7 07 p.	
Torino Arr.	7 45 a.	10 13 a.	12 30 p.	10 50 p.	
Milano Par.	1 50 a.	10 40 a.		8 18 p.	
Novara —	4 30 a.	11 40 a.		9 16 p.	
Torino Arr.	8 25 a.	1 40 p.		11 10 p.	
Torino Par.	3 50 a.	2 20 p.		11 25 p.	—
Modane (ora franc.) —	12 19 p.	5 26 p.		2 21 a.	—
Chambéry —	3 42 p.	8 14 p.		5 02 a.	—
Aix-les-Bains —	4 14 p.	8 39 p.		5 27 a.	—
Genève —	2 46 p.	7 21 p.		4 15 a.	—
Dijon —	11 20 p.	1 45 a.		11 40 a.	1 12 p.
Paris-Lyon (Buffet) Arr.	4 43 a.	6 50 a.		5 33 p.	5 54 p.
Paris-Lyon (Buffet) Par.	7 25 antim.			6 50 p.	
Paris-Nord Arr.	8 04 antim.			7 49 p.	

STAZIONI	A) 1a, 2a classe	1a 2a cl.	*Déjeun.* 1a 2a cl.	*Pranzo* (**) 1a, 2a, 3
Paris-Nord (Buffet) Par.	9 — antim.	10 30 a.	11 50 a.	9 — p.
Amiens (Buffet) Arr.	10 40 antim.	12 06 p.	1 25 p.	10 47 p.
Amiens Par.	10 45 antim.	12 26 p.	1 30 p.	10 52 p.
Boulogne-Gare (Buffet) Arr.	12 18 pomer.	2 01 p.	»	12 34 a.
Boulogne-Gare Par.	12 20 pomer.	2 04 p.	»	12 36 a.
Calais-M. (Buffet) (ora francese) Arr.	1 » pomer.	Via Folkestone	3 41 p.	1 20 a.
Calais-M. (ora di Greenwich) Par.	1 11 pomer.		3 45 p.	1 30 a.
Douvres —	3 05 pomer.		5 45 p.	4 — a.
Londres Victoria Arr.	4 50 pomer.		7 30 p.	5 55 a.
Londres Ch.-Gross Arr.	4 55 pomer.	6 10 p.	7 35 p.	5 55 a.

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSERVAZIONI. — *Viaggiatori.* — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende i viaggiatori di 3a classe da Parigi per Boulogne, Calais e l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori di 3a classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne. (A) Questo treno non prende i viaggiatori di 2a classe che per Calais e l'Inghilterra. (B) Il treno che parte da Parigi-Lione alle 8.55 pom. non prende a Parigi in 2a classe che i viaggiatori a destinazione oltre Culoz in direzione di Modane e dell'Italia. — *Nota importante.* I treni che partono da Parigi-Nord per Londra alle 9 a. e alle 9 p. e quelli che partono da Londra per Parigi-Nord alle 9 a. e alle 8.15 p., prendono viaggiatori per Boulogne e Boulogne Tintelleries. — *Vetture dirette da Calais verso P.-L.-M.* Una vettura di 1a classe lits-salon va direttamente da Calais a Milano col treno che parte da Calais alle 3 p. e da Parigi-Lione alle 8.55 p. — *Da P.-L.-M. verso Calais.* Una vettura di prima classe lits-salon va direttamente da Milano a Calais col treno partente da Milano alle 10.40 a. e da Parigi-Nord alle 9 a.

Società Nazionale delle OFFICINE di SAVIGLIANO

(*Anonima con sede in Savigliano — Capitale versato L. 2,500,000*)

DIREZIONE in Torino
Via Venti Settembre, N. 40

OFFICINE
in Savigliano ed in Torino

COSTRUZIONI MECCANICHE ED ELETTRICHE.

Materiale mobile e fisso per Ferrovie e per Tramvie.
Ponti in ferro e fondazioni ad aria compressa.
Tettoie.
Ferrovie a dentiera e Funicolari.
Argani, Grues e Montacarichi.

Dinamo di piccola e di grande potenza, sistema Hillairet Huguet.
Trasporti di forza motrice a distanza.
Illuminazione elettrica.
Ferrovie e Tramvie elettriche.
Argani, Grues, Macchine utensili, Pompe centrifughe, ecc., con trasmissione elettrica.

FERROVIE PORTATILI.

Per le FERROVIE PORTATILI dirigersi ai sigg. S. SINIGAGLIA E C. — Torino, via Arcivescovado, n. 1 B.

Lime, Raspe, Acciai, Utensili

MACCHINE-UTENSILI

Fabbriche in RIVOLI ed AVIGLIANA

FRATELLI PASTORI

UFFICI E MAGAZZINI DI DEPOSITO
in TORINO, Via delle Finanze, 13.

Ditta Macchi, Izar e C.

di F.lli MACCHI e PASSONI
MILANO
Via Carlo Farini, N. 27
(*fuori Porta Garibaldi*)

FABBRICAZIONE MECCANICA
Bolloni, Ramponi e Chiodi

per armamento di ferrovie e tramways e per costruzione di scambi e crociamenti, piattaforme, caldaie a vapore, ponti, tettoie, ecc., especialità in bolloni tipo Ardennes. Impianto speciale per la fabbricazione di macchine utensili, come torni, trapani, limatrici, ecc.

LIVRET-CHAIX

MM. le Voyageurs peuvent se procurer à la **Librairie Chaix**, 20, rue Bergère, a Paris et dans les gares et les librairies, les Recueils suivants, seules publications officielles des chemins de fer paraissant depuis cinquante ans, avec le concours et sous le contrôle des Compagnies:

L'Indicateur-Chaix (paraissant toutes les semaines) . . . . Fr. » 75
Livret-Chaix 1° vol. réseaux français 1 50
continental 2 v. services étrangers 2 »
Livret-Chaix spécial de chaque réseau » 40
Livret-Chaix spécial des Environs de Paris . . . . » 25
Livret de l'Algérie et de la Tunisie, avec carte . . . . » 50

Libreria Editrice F. CASANOVA
TORINO
Via Accad. delle Scienze, piazza Carignano

Gerard (E.). **Leçons sur l'Électricité** 2 vol. in-8°. Quatrième Édition, 1895:
Tome Premier. Théorie de l'Électricité et du Magnetisme. - Électrométrie. - Théorie et Construction des Générateurs et des Transformateurs Électriques. Avec 269 figures dans le texte . . . L. **13.50**
Tome Second. Canalisation et Distribution de l'Énergie Électrique. - Applications de l'Électricité à la production et à la transmission de la puissance motrice, à la Traction, à la Télégraphie, à la Téléphonie, à l'Éclairage et à la Métallurgie. Avec 263 figures dans le texte. L. **13.50**

Hospitalier (E.). **Formulaire de l'Électricien.** In-8° relié. - 13me Année 1895 . . . . L. **5.75**

Hospitalier (E.). **Recettes de l'Électricien.** 1 vol. in-18° relié, avec figures dans le texte. . . . . . L. **4.50**

Cadiat (E.). **Manuel pratique de l'Électricien.** Guide pour le montage et l'entretien des installations électriques. In-12° relié, 1894. 12me Édition. L. **8.75**

Saint-Edme (E.). **Catéchisme d'Électricité pratique.** Principes, Machines, Éclairage, Téléphones, Sonneries. Avec 73 figures dans le texte. In-12° relié, 1895. L. **3** —

Picard et David. **Aide-mémoire de poche d'Électricien.** 1 vol. oblung, relié peau 1895 . . . . . L. **5.75**

Dietro richiesta si spedisce il *Catalogo delle Opere d'Ingegneria*, coll'indice generale del *Manuale dell'Ingegnere*.

Torino, 1896 — Tip. Lit. Camilla e Bertolero di Natale Bertolero, Via Ospedale, 18.

ANNO XXIX. Sabato, 11 Gennaio 1896 NUM. 2.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 80 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze. 13 — Torino

RESOCONTO STATISTICO

DEL COMMERCIO E DELLA NAVIGAZIONE DI GENOVA

Anno 1894 e confronto col 1893

Dalla Camera di Commercio ed Arti di Genova abbiamo ricevuto il RESOCONTO STATISTICO DEL COMMERCIO E DELLA NAVIGAZIONE DI GENOVA per l'ANNO 1894 IN CONFRONTO COL 1893.

Come di consueto (1) riporteremo e riassumeremo, secondo l'opportunità, i punti principali di questo Resoconto statistico accuratissimo ed interessante.

Il RESOCONTO, come sempre, è preceduto dalla *Relazione sul movimento del Commercio e della Navigazione nell'anno 1893*, la quale fu, come al solito, compilata dalla Commissione di statistica ed approvata dalla Camera di Commercio, nella seduta del novembre 1895, unitamente ai *Quadri statistici* che la accompagnano.

I *Quadri statistici* sono divisi in due parti:

La *Parte prima* comprende il movimento commerciale riguardante le merci sdoganate, d'importazione ed esportazione, quelle in transito uscite per via di mare e per via di terra, le merci uscite dal deposito franco classificate in merci sdoganate, merci riesportate e quelle spedite con bolla a cauzione, il movimento delle merci nei depositi e le merci imbarcate e sbarcate nel porto.

La *Parte seconda* contiene il movimento marittimo, le costruzioni navali ed il materiale della marina mercantile nel compartimento.

DALLA RELAZIONE.

COMMERCIO. — Il movimento generale del commercio nel Porto di Genova, sia per gli arrivi come per le partenze, è rappresentato nel 1894 da tonn. 3,997,585 di cui tonnellate 3,362,397 in arrivi e tonn. 635,188 in partenza, con un aumento in confronto dell'anno precedente di tonnellate 607,432. L'aumentato movimento riflette unicamente gli arrivi i quali superarono quelli del 1893 di tonnellate 809,521 essendosi invece verificata una diminuzione di tonn. 202,089 nelle partenze.

Nella totalità degli arrivi e delle partenze ha preso parte il commercio internazionale per tonn. 3,050,749 e quello di cabotaggio per tonn. 946,836.

Le merci sdoganate, esportate ed in transito sono rappresentate da un movimento di tonn. 3,018,298 per un importo di L. 572,461,027; paragonato col 1893, dà un aumento nel peso di tonn. 366,099 e nel valore di lire 14,303,185.

In questo movimento presero parte: le merci sdoganate per tonn. 2,626,926 del valore di L. 381,787,617, con un aumento sul 1893 di tonn. 317,499 ed una diminuzione nel valore di L. 1,870,125; le merci esportate per tonnellate 139,450 del valore di L. 143,615,142 con un aumento rispettivamente di tonn. 3,096 e di L. 21,053,710; le merci in transito per tonn. 251,923 e L. 47,058,268 con un aumento in complesso nel peso di tonn. 45,505 che riguarda il transito via di terra il quale fu superiore di tonn. 48,295, poichè in quello di via di mare vi fu invece una diminuzione di tonn. 2,790; nel valore si ebbe invece una diminuzione in complesso di L. 4,880,400 la quale riflette il transito via di mare che fu inferiore di L. 6,628,900 essendosi avuto al contrario in quello via di terra un aumento di L. 1,748,500.

Nell'aumento del peso delle merci sdoganate concorsero tutte le categorie ad eccezione delle prime tre (spiriti, bevande ed olii — generi coloniali — e prodotti chimici) della 5ª (canapa, lino, juta) della 9ª (legno e paglia) e della 14ª (cereali, farine e paste) nelle quali si ebbe un ribasso.

La diminuzione del valore che si riscontrò invece nelle stesse merci riguarda soltanto le prime tre categorie, la 9ª, la 10ª (carta e libri) la 14ª, la 15ª (animali e loro spoglie e prodotti) e la 16ª (oggetti diversi).

All'aumento dell'esportazione hanno contribuito riguardo al peso tutte le categorie meno la 2ª, la 5ª, la 6ª, la 7ª, la 14ª e la 16ª; per il valore tutte le categorie ad eccezione delle prime tre, della 10ª, della 14ª e 15ª.

(1) Per richiamo ai precedenti *Resoconti degli ultimi quattro anni*, vedi:
Resoconto statistico dell'anno 1890 in confronto del 1889 nei n. 11 e 12 del 1892
» » 1891 » 1890 » 52 e 53 » 1892
» » 1892 » 1891 » 1, 2 e 3 » 1894
» » 1893 » 1892 » 1 e 2 » 1895

Nel transito via di mare alla diminuzione del valore e del peso parteciparono tutte le categorie ad eccezione della 9ª, 12ª, 15ª e 16ª per il peso e la 12ª e 15ª per il valore, nelle quali si ebbe invece un aumento.

Il servizio ferroviario delle merci a piccola velocità nelle stazioni di Genova e di Sampierdarena ha dato in complesso un movimento di quintali 30,678,164 di cui quintali 25,861,035 per le merci in partenza e di quintali 4,817,129 per quelle in arrivo. Il confronto col 1893 presenta una diminuzione nel 1894 di quintali 3,091,709, la quale riflette in grandissima parte le merci in arrivo che furono inferiori di quintali 2,600,566, diminuzione che si riscontra quasi totalmente nelle fermate e nella stazione di Sampierdarena.

I principali articoli che diedero luogo a notevoli differenze nel loro movimento, sono i seguenti con annotazione delle cause che le determinarono.

Gli articoli principali di commercio sui quali si è riscontrata qualche notevole differenza in paragone al 1893, sono i seguenti: vino, olio d'oliva, olio di cotone, olii minerali, caffè, zucchero, solfato di rame, gomme, resine, sapone, legno e radiche per tinta, canapa greggia, juta greggia, cotone, lana naturale, pelli non lavorate, metalli, carbon fossile, grano, riso, semi oleosi.

Noi riporteremo soltanto le notizie che riguardano le seguenti voci:

Petrolio. — La quantità del petrolio americano giunto dall'estero, secondo i dati raccolti, avrebbe raggiunto numero 557,498 casse del peso lordo di circa quint. 195,000 e quint. 170,700 netto. Nessun arrivo di petrolio in barili nonchè di petrolio del Caucaso, del quale ne giunsero nel 1893 quint. 59,700 circa. La quantità sdoganata e spedita in transito, secondo i dati doganali, è stata di quintali 440,146.

In confronto col 1893 si ebbe nelle quantità arrivate una diminuzione di 186,900 casse del peso lordo di circa quintali 65,000 e quint. 57,000 netti; nelle quantità sdoganate ed in transito una differenza pure in meno di quint. 30,545 circa.

Olii pesanti. — L'aumento di quint. 8,639 verificatosi nell'importazione degli oli pesanti si attribuisce al cresciuto impiego di questi olii per varii usi industriali in sostituzione degli olii di oliva e di ricino, essendosi riconosciuti egualmente ed anche più adatti, e di minor prezzo.

Minerale di zinco. — Nel 1894 si esportarono quintali 41,007 cioè poco meno di un terzo in più dell'anno precedente in conseguenza della riattivazione delle miniere per l'aumento del prezzo dello zinco. Nella quasi totalità l'esportazione venne diretta nella Gran Brettagna e in piccola quantità nel Belgio.

Minerali di rame. — L'importazione del minerale di rame nel 1894 è stata appena un quinto di quella dell'anno precedente. cioè quint. 30,816 nel 1893 e quint. 5,874 nel 1894. Questa rilevantissima diminuzione è conseguenza del ribasso verificatosi nel prezzo del rame. La quasi totalità è di provenienza dalla Spagna.

Rottami, scaglie, masselli, ecc. — Se all'importazione di tonn. 58,941 si aggiunge il transito via di terra delle rotaie vecchie e rottami di ferro in tonn. 57,410 nella quasi totalità diretto per Prà, Voltri o Sestri Ponente si ha un totale nell'importazione di tonn. 116,351 con un aumento di tonnellate 7,513, che indica una maggiore attività dei nostri Stabilimenti metallurgici.

Ghisa in pani. — Per la stessa ragione l'importazione della ghisa in pani è aumentata di tonn. 8,011, confrontando il totale dell'importazione e del transito per lo Stato tutto diretto per Sestri Ponente nel 1894 con il totale complessivo del 1893.

Piombo. — La minore importazione di tonn. 304 del piombo in pani verificatasi nel 1894, che è stata perciò meno della metà di quella dell'anno precedente, fa seguito a quella decrescente importazione che già si era constatata in quest'ultimo anno paragonata col precedente, e si attribuisce all'aumento della produzione nazionale. La quasi totalità è di provenienza spagnuola,

Si deve al ribasso dei prezzi la minore esportazione di tonn. 3,065 di piombo lavorato, la quale perciò raggiunse poco più del terzo di quella del 1893. La sua principalissima destinazione è stata la Turchia Europea.

Carbon fossile. — Un aumento di tonn. 375,847 si osserva nell'importazione del carbon fossile durante l'anno 1894 confrontata con quella dell'anno precedente. La principalissima provenienza è stata da Cardiff e da New Castle e nella quasi totalità con piroscafi di nazionalità estera.

La causa di questa maggiore importazione devesi ascrivere ai forti approvvigionamenti dei piroscafi esteri, specialmente tedeschi, che in maggior numero approdano nel nostro Porto, ed alla eccezionale siccità verificatasi nel 1893, per causa della quale essendo mancata a molti opifici dell'interno la forza idraulica, fu necessario l'impiego delle macchine motrici a vapore.

Navigazione. — Il totale del movimento di navigazione comprendente i bastimenti carichi e vuoti è stato di bastimenti 11,398, di tonn. 7,532,016 ciò che diede in confronto del 1893 una diminuzione di 191 bastimenti ma un aumento di tonn. 285,978. Fra questi i bastimenti vuoti furono numero 3,825 di tonn. 1,718,663, in una proporzione, in confronto dei carichi, della metà circa in quanto al numero e di poco meno di un terzo in quanto al tonnellaggio. Distinguendo la navigazione internazionale da quella di cabotaggio risulta che la prima si è svolta con n. 4,996 bastimenti e tonn. 5,734,337 con un aumento di bastimenti 191 e tonnellate 221,327 in confronto del 1893; e quella di cabotaggio con n. 6,402 bastimenti di tonn. 1,798,179, con una diminuzione di n. 382 bastimenti e un aumento di tonnellate 64,651.

La navigazione internazionale rappresenta più dei tre quarti del tonnellaggio totale, ma nel numero dei bastimenti primeggia quella di cabotaggio che ne annovera più della metà. La navigazione a vapore è superiore a quella a vela sia per il numero dei bastimenti, sia, più specialmente, per il tonnellaggio il quale è nella proporzione di uno a vela e dodici a vapore. Ma se si fa il raffronto in relazione alla navigazione internazionale ed a quella di cabotaggio risulta che in quest'ultima la vela è stata nel numero dei bastimenti quasi il doppio del naviglio a vapore, ma questo per contro fu nel tonnellaggio poco meno di cinque volte maggiore. Nella navigazione internazionale invece la superiorità del vapore si manifestò sia nel numero dei navigli, il quale fu più di cinque volte maggiore della vela, sia nel tonnellaggio che è stato più di venti volte superiore.

Paragonato il totale delle merci in arrivo e in partenza con il tonnellaggio del naviglio in approdo ed in uscita dal porto, consta che la quantità delle merci è stata circa due terzi della stazza complessiva dei bastimenti.

Fra le bandiere che primeggiano nel movimento di navigazione, si trova in prima linea quella nazionale che rappresenta poco meno dei due terzi del numero totale dei bastimenti arrivati e partiti e dei due quinti del tonnellaggio. Ma questa superiorità della nostra bandiera è dovuta specialmente tanto al cabotaggio che in grande maggioranza fu dalla medesima esercitato poichè vi figura per nove decimi in quanto al numero e per poco più di sei decimi sul totale del tonnellaggio; quanto alla vela nella quale partecipò per la quasi totalità riguardo al numero dei bastimenti, e per nove decimi del tonnellaggio. Nella navigazione a vapore ha pure prevalso su tutte per il numero dei piroscafi, ma venne superata sebbene leggermente dalla bandiera inglese in quanto al tonnellaggio. Alla bandiera nazionale segue molto da vicino quella inglese che prese parte al movimento totale della navigazione per circa un quinto in quanto al numero dei bastimenti, e un terzo nel tonnellaggio. Ma la preponderanza della bandiera inglese emerge nella navigazione internazionale e nel vapore, avendo rappresentato nella prima quasi il terzo del numero dei bastimenti, e poco più dei quattro decimi del tonnellaggio; mentre la bandiera italiana

vi figurò per tre decimi soltanto. Nel secondo se fu inferiore come si disse alla bandiera italiana per il numero dei piroscafi la superò invece di circa tonn. 370,005 nel tonnellaggio il quale concorse per poco meno di due quinti nella totalità del movimento.

Seguono in ordine d'importanza le bandiere germanica, austro-ungarica, olandese, ellenica, francese e norvegese, ed altre di minore entità.

Le costruzioni navali ascesero a n. 17 bastimenti della portata complessiva di tonn. 4,318 di cui 9 a vapore della portata di tonn. 1,537. Soltanto 2 della portata di tonnellate 2,746 superarono le 1,000 tonn., cioè uno a vapore ed altro a vela. Tutti gli altri sono inferiori alle 500 tonnellate. La maggior parte di queste costruzioni si effettuarono sui cantieri di Genova e di Sestri Ponente. In confronto col 1893 si ebbe la costruzione in meno di un bastimento e di tonnellate 564 in più.

La situazione numerica dei bastimenti nel compartimento marittimo di Genova al 31 dicembre 1884 era di 683 bastimenti della portata totale di 333,827 tonn., divisi in bastimenti 550 a vela di tonn. 217,304, e di 133 a vapore di tonn. 116,523. Paragonata col 1893 si ha una diminuzione di 26 bastimenti a vela per tonn. 5,457 e nessuna differenza nel numero dei piroscafi ma con una diminuzione di 325 tonnellate.

Noli. — I noli nell'anno 1894 rimasero nel complesso quasi stazionari, quindi si mantenne quel deprezzamento che si era verificato nel 1893. Però si accentuò sempre più il ribasso nei noli per il trasporto dei carboni fossili dall'Inghilterra alle Indie. Fanno in tutto ciò eccezione i noli di ritorno dal Rio della Plata, i quali subirono un rialzo che si manifestò però soltanto nei primi mesi dell'anno, essendo poi nuovamente discesi di 3 a 5 scellini.

(*Continua*).

STRADE FERRATE DELLA SICILIA

Relazione del Consiglio d'Amministrazione - Esercizio 1894-95

(Cont. e fine, V. Numero precedente).

IV. — Costruzioni affidate alla Società.

Le tre linee computate nella convenzione del 21 giugno 1888, per la complessiva lunghezza di km. 239.448, furono completamente aperte al pubblico esercizio fin dal 18 giugno 1893. Coll'11 marzo 1895 venne a scadere il termine legale di apertura del tronco Modica-Comiso; cosicchè da tale data la Società percepisce il pagamento dell'annualità costante in lire 20,500 al chilometro per tutta l'intera lunghezza delle linee costruite.

Di tali linee fu chiesto al Governo il collaudo finale che venne consentito.

Stazioni d'innesto.

Fu stipulato col R. Governo l'atto di sottomissione a prezzo fatto in L. 1,190,000 per l'esecuzione degli ampliamenti delle stazioni di Licata, Siracusa e Valsavoia in base ai progetti 30 marzo, 8 maggio e 7 giugno 1894 debitamente approvati.

Ritenuti però esuberanti gli impianti proposti di fronte al limitato traffico delle nuove linee, si sono presentati all'approvazione governativa altri progetti più economici, proponendo di erogare a favore delle stazioni di Catania e di Messina le somme che resterebbero economizzate.

Studi per conto del Governo.

Per tutti gli studi e progetti delle linee complementari della Sicilia e per le espropriazioni affidateci dal Governo, nei 10 anni di esercizio, erogammo, in uno agli interessi, una somma di L. 1,506,067.04 che venne a suo tempo rimborsata.

Ora ci si dovrà corrispondere la quota delle spese generali secondo gli accordi già intervenuti, nonchè un residuo credito per interessi.

Per questo titolo il nostro credito verso il Governo è stato sistemato dopo il 30 giugno in L. 28,784.78 delle quali abbiamo sollecitato il pagamento.

Provvista di fondi e liquidazione delle nuove costruzioni.

Con decorrenza dal 1° gennaio 1895 abbiamo emesso quest'anno altre 16,000 obbligazioni 4 per cento del valore nominale di L. 500 ciascuna in base all'annualità dovutaci per la costruzione del tronco Terranova-Comiso.

Dalla emissione suddetta si ricavarono L. 6,800,000 con le quali abbiamo saldato tutte le spese occorse per la costruzione delle linee concesse alla Società colla convenzione del 21 giugno 1888.

Abbiamo potuto per tal modo procedere alla chiusura dei conti relativi alle costruzioni ed includerne il risultato nel bilancio al 30 giugno scorso, iscrivendo nell'attivo il valore capitale della sovvenzione annua definitivamente acquisita, di fronte al quale stanno nel passivo l'ammontare nominale dei titoli emessi per le costruzioni ed il valore capitale dell'avanzo delle annualità formanti una partita in conto sospeso, onde far fronte eventualmente alle ingiuste pretese della Cassa Depositi e Prestiti per l'applicazione della tassa di custodia, ed a quelle del Fisco per l'imposta di ricchezza mobile sulle nostre obbligazioni nella misura del 20 anzichè del 15 per cento, nonchè alle spese del cambio.

Noi confidiamo che i magistrati competenti, ai quali spetta di giudicare le suindicate pretese fiscali, ci renderanno la dovuta giustizia.

V. — Contenzioso.

Dal 1° luglio 1894 a tutto il 30 giugno corrente anno si ebbero 34 cause, comprese 17 rimaste pendenti uello scorso anno.

Di esse cause ne furono esitate in materia civile e commerciale in modo definitivo 13, e cioè:

5 con sentenze favorevoli;
7 con bonario componimento o per transazione;
1 per abbandono delle parti avverse.

Altre 11 cause furono esitate con sentenze istruttorie; sicchè ne restarono pendenti 10.

In materia penale si ebbero 5 cause per contravvenzioni relative a ritardato arrivo di treni, delle quali una fu vinta in prima istanza, due in grado di appello, ed altre due anche in grado di appello, in linea però di rinvio dalla Cassazione di Roma.

In massima fu ritenuto che di siffatte contravvenzioni possono soltanto rispondere personalmente in via penale gli agenti ferroviari che diedero luogo al ritardo, non la Società esercente.

Finalmente nel periodo di tempo sopra indicato, si ebbero 241 cause per contravvenzioni alle leggi ed ai regolamenti sulla polizia e sicurezza delle Strade ferrate e 73 giudizi in seguito a pignoramenti e sequestri rilasciati in danno di appaltatori di opere o provviste ferroviarie, o in danno d'impiegati.

VI. — Situazione finanziaria.

La somma di L. 6,800,000 ricavata dalle obbligazioni emesse sull'annualità del tronco Terranova-Comiso, essendo stata impiegata a saldare i conti delle nuove costruzioni, la disponibilità di cassa al 30 giugno 1895 non rappresenta che il risultato delle normali operazioni riguardanti l'esercizio.

E poichè non si sono verificate in quest'anno le circostanze che nel precedente esercizio 1893-94 concorsero a rendere molto esigua tale disponibilità, essa è risalita nel 30 giugno 1895 a L. 3,247,111, cifra che si approssima a quelle ottenutesi al 30 giugno 1892 e 1893.

Eccovi la dimostrazione su tale rimanenza di fondi:

Incassi.

Capitale sociale	L.	20,000,000 —
Obbligazioni sociali	»	86,150,000 —
Fondi di riserva statutari	»	1,703,727.67
Fondi speciali pel mantenimento, miglioramento ed aumento della proprietà .	»	7,597,256.03
Fondi delle istituzioni di previdenza pel personale	»	3,303,858.63
Creditori diversi	»	17,009,506.11
Utili dell'esercizio	»	1,478,233.18
Totale degl'incassi	L.	137,242,581.62

Erogazioni.

Importo del materiale, degli approvvigionamenti dei lavori in corso nelle officine	L. 18,861,978.18	
Spese di fondazione	» 166,571.79	
Lavori e provviste per conto dello Stato:		
Studi per le ferrovie complementari e lavori di miglioramento ed assetto delle linee	L. 384,788.04	
Acquisto nuovo materiale rotabile	» 166,772.71	
Costruzione di nuove linee (Convenzione 21 giugno 1888	» 98,959,179 —	
Lavori e provviste in attesa di approvaz.	» 2,165,329.61	101,676,069.36
Debitori diversi	L.	13,290,851.29
Totale delle erogazioni		L. 133,995,470.62

Resta, come sopra è detto, la somma di L. 3,247,111 — che costituisce la rimanenza in cassa, e presso le Banche alla data del 30 giugno 1895.

Circa le differenze più salienti riscontrate nelle varie partite colla situazione dello scorso anno si osserva:

a) Le variazioni nelle partite *Creditori diversi* e *Costruzioni di nuove linee* provengono dalla sistemazione di conti, di cui si è fatto cenno nel capo IV: *Provviste di fondi per le costruzioni;*

b) L'aumento nella partita *Lavori e provviste in attesa di approvazione* si è verificato perchè non tutte le liquidazioni dei lavori in via preliminare già ammessi dal Governo poterono in questo esercizio essere ultimati dalla nostra Società e riveduti dal competente Ufficio governativo, e perchè, a causa dell'urgenza, abbiamo dovuto, per lavori di competenza dei fondi speciali, spendere più di 800,000 lire in quest'anno senza attendere il completamento di tutte le formalità preventive di approvazione.

Però per la quasi totalità dei titoli di credito non esiste dubbio alcuno pel rimborso spettanteci, avendo la nostra Direzione generale ottenuto le relative autorizzazioni dagli Uffici governativi.

VII. — Utili della gestione e proposta per la loro ripartizione.

Il provento complessivo dell'esercizio è stato di	L.	13,259,100.02
Dal quale deducendo le spese in . .	»	11,809,815.95
Resta l'utile netto della gestione in	L.	1,449,284.07
Di questa somma 1|20 spetta al fondo di riserva ordinario	»	72,464.20
E quindi l'utile ripartibile si riduce a	L.	1,376,819.87
Essendo già stato distribuito in due acconti semestrali il 5 per cento sul capitale impiegato nell'esercizio . .	»	750,000 —
Restano	L.	626,819.87

Giusta l'articolo 58 dello Statuto, 1|10 di questa somma dev'essere prelevato pel fondo di riserva straordinario, e cioè	L. 62,681.98	
12|100 sulle residuali lire 564,137.89 debbono essere messi a disposizione del Consiglio per essere ripartiti fra gli amministratori, il direttore generale ed i capi-servizio	» 67,696.54	130,378.52
Restano	L.	496,441.35
Ed aggiungendo l'utile riportato dall'esercizio precedente in	»	28,949.11
Si ottiene la somma complessiva di .	L.	525,390.46

delle quali vi proponiamo la seguente ripartizione:
L. 300,000 — da distribuirsi in aumento del dividendo;
» 150,000 — da portarsi alla riserva straordinaria, e
» 75,390.46 da riportarsi a conto nuovo.

Accogliendo queste proposte, il dividendo sarà, anche quest'anno come negli ultimi cinque, di L. 32.50 per azione ed i fondi di riserva ordinario e straordinario, ricevendo, mercè la vostra prudenza, una dotazione più che doppia della statutaria, saranno aumentati di L. 285,146.18 e saliranno quindi in complesso a L. 1,988,873.85.

Questi favorevoli risultati, esclusivamente dovuti, in un anno non favorito da eventi straordinari, al normale andamento dell'esercizio della Rete, dimostrano che la nostra impresa riposa sopra solide basi e ci danno ragione di bene augurare per l'avvenire.

Siamo convinti che anche voi parteciperete a questi nostri apprezzamenti e intanto vi invitiamo ad approvare i conti e le proposte per la ripartizione degli utili che vi sottoponiamo.

In conformità alle prescrizioni statutarie, dovrete anche in quest'anno procedere alla rinnovazione parziale del Consiglio.

Escono di carica i signori: cav. avv. Pietro Calapai; comm. Saverio Parisi; comm. prof. Carlo Pintacuda; commendatore avv. Francesco Tenerelli; comm. Roberto Varvaro.

Il Collegio sindacale è soggetto, come vi è noto, a rinnovazione annuale.

Esso è attualmente costituito dai signori:

Sindaci effettivi: comm. Letterio Bonanno; cav. avv. Carlo Grillo; prof. avv. Ulisse Manara; cav. Domenico Piazzi-Montanaro; sig. Giuseppe Robbo.

Sindaci supplenti: cav. avv. Lorenzo Pareti; N. N.

I Consiglieri di amministrazione e i componenti il Collegio sindacale sono rieleggibili.

APPALTI DI OPERE PUBBLICHE

Il Ministro dei Lavori Pubblici ha diretto la seguente circolare, in data 31 dicembre 1895, ai Prefetti, Ispettori ed Ingegneri del Genio Civile ed ai Direttori di costruzioni ferroviarie per conto dello Stato sui diritti dei creditori pei titoli di cui all'art. 360 della legge 20 marzo 1865, allegato *F:*

È stato sollevato il quesito se i creditori verso un'impresa pei titoli di cui all'art. 360 della vigente legge sui lavori pubblici possano, quando la rata di saldo sia insufficiente a garantire i loro diritti, rivalersi sulla cauzione ottenendo che sia esteso alla medesima il privilegio di cui all'articolo 361.

Il Ministero, pur riconoscendo che solo dall'autorità giudiziaria può attendersi una norma per la risoluzione definitiva del quesito, ha però dovuto considerare che la legge sui lavori pubblici dispone in modo diverso rispetto alla rata di saldo ed alla cauzione, e che, mentre subordina

nell'articolo 361 il diritto dell'appaltatore a conseguire il pagamento del saldo, anche dopo il collaudo, all'esaurimento delle condizioni ivi stabilite, per la restituzione della cauzione si limita invece, all'art. 365, a prescrivere, senz'altro, che essa abbia luogo dopo approvato il collaudo.

Parrebbe quindi che debba darsi al proposto quesito una risoluzione negativa.

Per maggiore cautela, per altro, su conforme parere del Consiglio di Stato, ritiensi opportuno che i signori Prefetti, nel pubblicare d'ora innanzi gli avvisi ad *opponendum*, non omettano di richiamare esplicitamente la disposizione dell'articolo 365 precitato, avvertendo i creditori pei titoli accennati all'articolo 360 che, volendo agire sulla cauzione, essi dovranno richiederne in tempo debito il sequestro all'autorità giudiziaria nei modi ordinari.

Ciò per gli appalti di lavori in corso o di cui sia prossimo il collaudo.

Per quelli avvenire invece l'Amministrazione intende, mediante apposita clausola da inserirsi nei capitolati speciali, riservarsi la facoltà di trattenere tutta o parte della cauzione, a vantaggio dei creditori sopraddetti, ogni qual volta che la rata di saldo non basti a salvaguardare i loro diritti.

In attesa però che siano approvati e distribuiti i nuovi moduli di capitolato speciale, in corso di studio, i signori ingegneri capi vorranno frattanto, in tutti i progetti che dovranno sottoporre all'approvazione di questo Ministero, aggiungere all'articolo del capitolato che tratta della cauzione definitiva un comma del tenore seguente:

« Resta convenuto che anche quando dopo il collaudo finale nulla osti nei rapporti dell'Amministrazione alla restituzione della cauzione, questa continuerà a restare in tutto od in parte vincolata a garanzia dei diritti dei creditori pei titoli di cui all'articolo 360 della vigente legge sui lavori pubblici, ogni qualvolta la rata di saldo dovuta all'appaltatore non sia, a giudizio dell'Amministrazione, sufficiente all'uopo. »

L'OTTAVO CONGRESSO
DEGLI INGEGNERI ED ARCHITETTI ITALIANI

Il Congresso di Palermo nella seduta solenne del 19 aprile 1892, acclamava Genova a sede del futuro VIII Congresso degli ingegneri ed architetti italiani.

Tale Congresso avrà luogo a Genova nel mese di settembre 1896.

Il Comitato costituitosi fra il collegio degli ingegneri di Genova è sotto la presidenza onoraria del Sindaco di questa città ed è composto come segue:

Ufficio di presidenza: Ingegnere comm. Tortarolo Pietro, deputato al Parlamento, presidente.

Ing. comm. prof. Romairone Lazzaro, vice-presidente, ing. comm. Cadolini Giovanni, deputato, ing. cav. Rocco Alberto, vice-presidente, ing. cav. Timosci Luigi, ingegnere prof. Rumi-Sereno Antonio, segretario generale, ing. Canepa Raffaele, segretario, ing. Figari Luigi, segretario, ing. cavaliere Bosco Luigi, tesoriere.

Membri residenti: Ing. Ageno G. Battista, ing. Bielati Enrico, ing. Bisagno cav. Carlo, ing. Bini cav. Luigi, ingegnere Bruno comm. Nicolò, ing. Capsoni cav. Antonio, colonnello del genio, ing. Carpineti cav. uff. G. Battista, Cassanello cav. Gaetano, capitano di fregata, ing. Caravaggio Ennio, ing. Campanella Luigi, ing. Cattaneo Alberico, ingegnere Ciceri cav. Giovanni, ing. Cuneo Stefano, ing. Cordoni Clodoveo, ing. prof. Fasella comm. Felice, ing. Fossati Giovanni, ing. Fuselli Carlo, ing. Gamba Cesare, ingegnere Gastaldi cav. Andrea, ing. Giaccone comm. Pietro, ing. Macchiavello Enrico, ing. Mignacco cav. Luigi, ingegnere prof. Mengoli Ettore, ing. Mongiardini comm. Emilio, ingegnere prof. Mottura Attilio, ing. prof. Morera Giacinto, ing. prof. Pizzetti Paolo, ing. Reggio marchese Giacomo, ing. Valentini cav. Francesco.

Membri non residenti: Ing. Borelli comm. Bartolomeo, senatore del Regno, Borghetto S. Spirito, ing. prof. Bruno comm. Gaetano, Napoli, ing. Bigliati comm. Baldovino, Sestri Ponente, ing. prof. Bettocchi comm. Alessandro, Roma, arch. prof. Boito comm. Camillo, Milano, ing. professor Brioschi comm. Francesco, senatore, Milano, ingegnere Coppola Angelo, Palermo, ing. prof. Ferraris commendatore Galileo, Torino, ing. prof. Francolini comm. Felice, Firenze, ing. Pescetto cav. Federico, tenente colonnello del genio, Torino, ing. prof. Salemi-Pace comm. Giovanni, Palermo, ing. Zoppi cav. Giuseppe, Roma.

Il Congresso durerà non meno di otto e non più di 12 giorni; in questo periodo di tempo avranno pur luogo gite che possano avere interesse colla ingegneria.

Tutti gli aderenti, come pure le Società, i Collegi, gli Istituti od Accademie sono invitati a far pervenire sollecitamente, e non più tardi del 31 marzo 1896, al Comitato, i quesiti che intendono di proporre alla discussione. Ciascun quesito sarà accompagnato da un sommario ragionato, per norma della Commissione all'uopo incaricata, ed una volta ammesso sarà corredato dal proponente con una Memoria che verrà fatta conoscere ai congressisti prima della discussione. Il Comitato si riserva di incaricare qualcuno della Relazione sui temi ammessi, i quali, a parere della Commissione sunnominata, non fossero sufficientemente svolti dai proponenti.

Durante il Congresso e dopo la trattazione dei temi di cui all'art. 7 potranno essere posti in discussione quegli altri temi che non fossero stati presentati in tempo utile, sempre compatibilmente coi limiti di tempo disponibile.

Durante il Congresso potranno essere tenute conferenze sopra progetti di grandi lavori di ingegneria ed architettura da coloro che ne siano gli autori, o che ne abbiano avuta la direzione o vi abbiano collaborato.

La Commissione esecutiva farà conoscere in tempo opportuno i temi ammessi alla discussione ed il giorno dell'apertura del Congresso.

In occasione del Congresso sarà tenuta una « Esposizione di disegni di Architettura e di Ingegneria » come da speciale programma.

Tutti gli aderenti al Congresso dovranno versare la quota di ammissione fissata in L. 15, e prendere l'iscrizione non più tardi del mese di aprile 1896.

TRAZIONE ELETTRICA IN AMERICA

Togliamo dalla *Perseveranza:*

Son pochi anni che i veggenti dissero: — Attenti, sta per dichiararsi una guerra implacabile tra l'elettricità ed il vapore, ed essa finirà, come quasi sempre finora, colla vittoria del nuovo sul vecchio.

Il vapore è già invecchiato; il motore a vapore è già divenuto incomodo e costoso: le ferrovie a vapore paiono lente troppo o troppo pericolose, a seconda dei paesi; piene d'inconvenienti dappertutto. Ma l'elettricità potrà renderci in ogni caso gli stessi servigi. Questo il dubbio del grosso pubblico. Intanto hanno un interesse vivo tutti i fatti che possono darci un elemento di giudizio per pronosticare la fine ultima della gran lotta, al cui paragone sembra pur così piccina la gara fra la trazione elettrica e l'animale, decisa oramai inappellabilmente contro di questa.

S'intende, che la lotta è non meno economica che scientifica. Scientificamente, chi esiterebbe a trovar imperfetta la trazione a cavallo pei trams cittadini, e a dichiarar un progresso le vetture elettriche? Ma abbiamo visto, a Milano, se fu poca impresa lo spostamento di tanti interessi quanti s'opponevano all'attuazione pratica del sistema più progredito. Ora sono due le domande:

1. Se nei riguardi tecnici, si riuscirà, p. es., a far un servizio elettrico fra Milano e Roma colla stessa comodità e con velocità maggiori delle attuali?

2. E dimostrata questa possibilità tecnica, ci sarà la convenienza economica — il vero *tornaconto* — a trasformare la linea a vapore in linea elettrica?

Le notizie che si son lette recentemente su esperienze fatte con mistero, in Francia e altrove, di nuove locomotive elettriche, farebbero supporre prossima la soluzione dell'intiero problema. Non vi sarebbero più obbiezioni di distanze: la questione diventerebbe puramente economica. Ma riserbando pure il nostro giudizio finale, è innegabile che per le linee minori il problema è sciolto, e la vittoria dell'elettrico non è più che questione di tempo. L'America lo prova.

Parecchie Società ferroviarie hanno dovuto colà accorgersi di un fatto per esse spiacevole; la diminuzione d'una gran parte del loro traffico suburbano, assorbito dalle linee elettriche, specialmente se parallele. Su di una linea il numero dei passeggeri trasportati nei primi sei mesi del 1894 era stato di 243,000; nello stesso periodo dell'anno 1895 cadde a meno della metà, a 112,000. Trattandosi d'una ferrovia parallela ad una linea elettrica, non poteva cadere dubbio sulle cause nè sui rimedii. I direttori delle Società ferroviarie, da veri americani pratici, hanno adottato l'unico partito d'esito sicuro: trasformano le loro ferrovie ordinarie in ferrovie elettriche.

Naturalmente, una risoluzione come questa si opera a gradi: ed è anche naturale che la trasformazione incominci dov'è incominciata la concorrenza. La concorrenza si allargherà? Si allargherà anche la trasformazione: è evidente — almeno in America.

Così la *Pensilvania Railroad Company* possiede già parecchie linee a circuito non solo, ma intende — come assicura lo *Street Railway Journal* — di trasformare tutto un gruppo delle sue linee brevi. Sul tronco da Mount Holly a Burlington, 12 chilometri, finora lavoravano le solite locomotive; da qualche mese il servizio passeggieri si fa elettricamente, con un impianto di 300 cavalli di forza. I locomotori sono tre, di potenza sufficiente per trascinare le grandi vetture della P. R. R. a una velocità da 50 a 60 chilometri all'ora.

Ma c'è di più. Oltre a trasformare, le Società ferroviarie hanno cominciato a costruire linee elettriche. Il primo esempio formale è stato dato dalla Società N. York N. Haven Hartford. Il 30 giugno p. p. essa ha aperta la nuova linea di Nantasket Beach, costruita col sussidio delle locomotive a vapore, ma inaugurata ed esercitata coll'elettricità.

La lunghezza del tronco è di miglia inglesi 6.91, pari a 11 chilometri, con ben venti curve, dello sviluppo complessivo di miglia 4.4 (kil. 7). Più facili sono le condizioni altimetriche, le pendenze superanti appena il sei per cento. Del resto non mancano trincee grandiose, alti muri di sostegno, ponti, sottopassaggi, stazioni vaste come quelle di una vera ferrovia. Sul breve percorso sono effettuate dieci fermate, e altre in progetto.

Il sistema adottato qui è l'aereo, con pali di pino alti 10 metri, a intervalli di 27 metri nei rettilinei, di 20 circa nelle curve. Il filo del circuito pesa circa un chilogramma al metro corrente. L'installazione delle dinamo trovasi a quasi due chilometri dal punto di congiunzione fra la ferrovia a vapore e l'elettrica. La loro potenza è misurata a 700 *volts*, 500 *kilowatts* a 100 giri al minuto.

Trattandosi d'un vero servizio ferroviario, non d'un servizio di tram, il materiale presenta varii tipi. V'è la vettura aperta, con due macchine elettriche da cento cavalli, e vi sono i carri-motori chiusi, costrutti come carri merci, molto pesanti e forti. Il servizio si fa o con vetture isolate, o con *treni express*. Questi constano di un carro-motore chiuso convogliante le vetture, nell'identico modo dei treni ordinarii. È quasi inutile il dire che la struttura interna e i dettagli del collegamento presentano tutti le ultime novità della scienza e della pratica.

Gli esperimenti compiuti sulla linea di Nantasket Beach sono forse i più recenti e persuasivi che siano stati fatti. Il carro-motore correndo sciolto, o con lieve carico, raggiunse una velocità superiore a quella dei treni diretti sulle ferrovie americane. Questo per la rapidità. Le prove di forza riuscirono non meno brillanti. Un carro-motore chiuso (locomotiva elettrica) trascinò con una velocità notevole un treno pesantissimo, composto di 30 carri di sabbia a pieno carico ed altre vetture.

Dopo ciò, aspettiamoci di veder esperimenti di ben maggiore importanza, con risultati proporzionali. Vinte le resistenze enormi degl'interessi, delle tradizioni, dell'organizzazione stessa di società industriali che dovevano ripugnare in tutti i modi all'introduzione di un sistema rivale, è certo che la trasformazione si allargherà, inonderà dappertutto. Nel secolo nuovo chiederemo alla pila di Volta o ai suoi derivati la produzione della forza, del moto, della luce, del calore che ci abbisogna: vivremo elettricamente.

ATTI UFFICIALI
concernenti le FERROVIE ed i LAVORI PUBBLICI

Decreto Ministeriale, 30 novembre 1895, che modifica quello del 6 luglio 1892 sulla esportazione dei vegetali e di altre materie dai Comuni infetti o sospetti d'infezione filosserica.

Art. 1. All'articolo 1° del decreto 6 luglio 1892, che regola i divieti di esportazione dei vegetali e di altre materie dai Comuni infetti o sospetti d'infezione filosserica va aggiunto il seguente capoverso:

« È del pari vietato l'inviare, il vendere, il consegnare i
» sopra indicati oggetti per essere esportati dai Comuni
» infetti ».

Art. 2. All'articolo 7 del Decreto Ministeriale, precedentemente indicato, va sostituito il seguente:

« Art. 7. Ai fatti preveduti dall'art. 16 della legge, testo
» unico, sulla filossera, come pure alle trasgressioni delle
» prescrizioni dei delegati fillosserici prevedute nell'art. 15
» della medesima legge, sono applicabili le stesse disposizioni
» anche nel caso che avvengano in relazione ai fatti vietati
» dal presente decreto.

« Le contravvenzioni all'articolo 1 di questo decreto sono
» del pari punite con la pena dell'articolo 15 della detta
» legge, quelle agli articoli 3 e 4 sono punite con pena pe-
» cuniaria fino a lire 100.

« I contravventori poi non saranno più autorizzati ad ese-
» guire le esportazioni consentite col presente decreto;
» inoltre gli oggetti sorpresi in contravvenzione saranno su-
» bito sul posto distrutti col fuoco insiemo all'imballaggio ».

La *Gazzetta Ufficiale* dell'8 corrente (num. 5) pubblica la **legge 15 dicembre 1895** colla quale si dà piena ed intera esecuzione alla dichiarazione del 20 settembre 1893 addizionale alla convenzione internazionale di Berna del 14 ottobre 1890 pel trasposto delle merci in ferrovia.

BIBLIOGRAFIA

Carta delle Ferrovie e delle comunicazioni postali dell'Austria-Ungheria e dei paesi Balcanici del Nord *Artaria*. Esce ogni anno dopo il Natale con nuova edizione comprendente le nuove linee ferroviarie e tutte le stazioni a tutto il 1895. Contiene la distinta delle stazioni dell'Austria-Ungheria e vendesi pel 1896 (fior. 1) senza verun aumento di prezzo. La distinta contiene la lista alfabetica di tutte le stazioni coll'indicazione della posizione del nome nella carta del paese e della linea ferroviaria d'ogni stazione. Questa carta riesce di grande vantaggio alle Amministrazioni Ferroviarie, agli Spedizionieri ed a tutti i Negozianti.

Le ferrovie locali in relazione alla economia nazionale (*Der Begriff Staatswirthscafftlic entwickelt*). — Sotto questo titolo è uscito testè in Vienna un opuscolo del dottor Franz Hilscher, nel quale l'autore, dopo di avere esaminato alcuni quesiti proposti nell'ultimo congresso ferroviario di Londra, passa in rassegna tutti i nomi che nei diversi paesi e nelle diverse lingue si dànno alle ferrovie locali, ed esamina se essi siano più o meno appropriati; definisce quindi le ferrovie principali e le secondarie di-

mostrandone la differenza rispetto all'economia nazionale, al commercio, alla strategia, e da ultimo parla più specialmente delle ferrovie locali. Espone quali siano le ragioni che possono determinarne la costruzione, le condizioni perchè sieno utili e lucrative, se e quando possano essere costrutte a scartamento normale o ridotto, quali debbano essere i loro rapporti colle linee principali e secondarie e finisce con alcune osservazioni appropriate.

Sono poche pagine che meritano lieta accoglienza dalle persone che si occupano di questa materia, le quali le leggeranno con piacere ed anche con vantaggio.

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

Progetto di lavori alla stazione di Sampierdarena.

La Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha presentato all'approvazione governativa il progetto di esecuzione: per la soppressione dell'attuale servizio delle merci a piccola velocità a Sampierdarena; per il rialzamento della linea della Coscia nella tratta dalla sua origine al fabbricato dei viaggiatori; per l'impianto sull'area ex-Frova di un nuovo servizio merci a piccola velocità e di trasbordo, nonchè di un nuovo fascio di binari; e per il prolungamento del fascio detto dei Forni. L'importo totale dei lavori considerati in progetto ammonta a L. 1,095,000.

I lavori compresi nel progetto suindicato sono stati proposti dalla Commissione speciale governativa incaricata di studiare i mezzi più efficaci e gli impianti necessari per facilitare il servizio ferroviario al Porto di Genova ed alle linee di accesso. Alla esecuzione dei lavori provvederà la Società esercente le Ferrovie del Mediterraneo mediante appalti per licitazione privata, esclusi i lavori di armamento, che saranno eseguiti in economia.

L'approvazione del progetto dovrebbe valere anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le espropriazioni. Fra i lavori del progetto sono compresi: un magazzino per le merci; un piano caricatore coperto di trasbordo collegato al suddetto magazzino; un fabbricato presso l'accesso dello scalo, per uso ufficio della gestione a piccola velocità e per alloggio del portiere; piccolo fabbricato ad uso ufficio del dazio, e latrine pel pubblico; meccanismi ed altri impianti accessori; strada di accesso al nuovo scalo.

><

L'apparato per spari d'allarme Scartazzi-Opezzi.

Ci informano da Milano che la Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha fatto conoscere al Ministero dei Lavori Pubblici che l'apparato per spari d'allarme Scartazzi-Opezzi, in opera al bivio Acquabella, verso Rogoredo, (linea di circonvallazione di Milano), venne tenuto in giornaliera osservazione anche successivamente all'epoca stabilita dalla nota Commissione incaricata di dare il suo parere sull'apparato stesso.

Da un prospetto, in cui sono indicati i treni, al passaggio dei quali l'apparato ha funzionato, emerge che in 826 giorni di continuo funzionamento l'apparato stesso diede 583 spari senza mai fallire.

La Società ha fatto rilevare, come circostanza interessante, che nel mese di febbraio anno scorso venne frequentemente usata la leva sussidiaria per ricaricare l'apparato dopo lo sparo, onde proteggere così il treno stesso ricoveratosi colla coda oltre il segnale, e che in tali casi la leva funziona sempre molto regolarmente.

La Società ha poi anche fatto conoscere che pure i due apparati, a doppio pedale per linee a semplice binario, in opera nella galleria del Borgallo, lungo la linea da Parma a Spezia, hanno dato ottimi risultati.

Tenuto conto pertanto di tutto quanto venne sopra esposto, la Società stessa ha rivolto nuova preghiera al Ministero dei Lavori Pubblici, affinchè voglia approvare in linea tecnica l'apparato sparapetardi Scartazzi-Opezzi, la cui pratica utilità e la cui perfetta regolarità vennero oramai sanzionate da una prolungata esperienza.

><

Pel trasporto della lignite.

Siamo informati che, allo scopo di promuovere l'attuazione della deliberazione presa dal Consiglio delle Strade Ferrate nella tornata del 5 settembre 1891, concernente il trasporto delle ligniti, si stanno prendendo opportuni accordi fra i Ministeri interessati.

A questo proposito ci viene assicurato che il Ministero del Tesoro avrebbe in massima aderito alla proposta che l'Erario debba abbandonare, sulle spedizioni di dette materie, la compartecipazione che gli compete fino al massimo del 27.50 p. 100. Le Società esercenti poi dovrebbero ridurre le tariffe per i trasporti medesimi alle sole spese vive.

><

Pel completamento della linea Roccasecca-Avezzano.

Ci scrivono da Caserta che quella Camera di Commercio, associandosi ad un voto espresso dal Consiglio Comunale di Avezzano, ha invocato l'interessamento del Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio a favore del completamento della linea Roccasecca-Avezzano.

><

Per le linee Gravellona-Intra e Santhià-Borgomanero.

Siamo informati che il Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio ha raccomandato a quello dei Lavori Pubblici la deliberazione della Camera di Commercio di Torino, colla quale si fanno voti perchè sia decretata la costruzione della linea Gravellona-Intra e Santhià-Borgomanero, provvedendo al tempo stesso per il riscatto della linea Santhià-Biella, il cui esercizio dovrebbe essere affidato alla Società per la Rete del Mediterraneo, con obbligo di estendere alla linea medesima le tariffe in vigore per la Rete principale.

><

Il profilo-limite delle vetture.

Sappiamo che il Governo federale svizzero, sentiti i vari Stati interessati riguardo ai profili-limite delle vetture ammesse a circolazione sulle linee dell'Unione tecnica internazionale delle Ferrovie, ha compilato una nuova edizione della raccolta di tali profili-limite, tenendo conto delle varie osservazioni pervenutegli.

><

Prodotti della Mediterranea nel primo semestre dell'esercizio 1895-96.

Dal prospetto dei prodotti approssimativi del traffico della Società per le Strade Ferrate del Mediterraneo nell'ultima decade del dicembre u. s. riassumiamo le seguenti cifre complessive concernenti il primo semestre dell'esercizio 1895-96, e cioè dal 1° luglio al 31 dicembre 1895 in confronto al corrispondente periodo dell'esercizio 1894-95.

Lunghezza. — Chilometri in esercizio al 31 dicembre 1895, 5705, dei quali 4407 della Rete principale e 1298 della Rete secondaria.

Nella Rete principale vi fu l'aumento di 51 chilometri e nella secondaria di 162 chilometri.

La media dei chilometri esercitati fu di 4407 per la Rete principale e 1221 per la secondaria. Nel 1° semestre

dell'esercizio precedente 4348 per la Rete principale e 1079 per la Rete secondaria.

Prodotti complessivi. — Nel 1° semestre dell'esercizio 1895-96, L. 66,074,088.98, delle quali L. 63,341,641.47 per la Rete principale e 2,732,447.51 per la Rete secondaria.

Nel corrispondente periodo dell'esercizio precedente lire 63,293,506.28, delle quali lire 60,597,871.80 per la Rete principale e lire 2,695,634.48 per la Rete secondaria.

Si ha quindi un aumento di lire 2,743,769.67 per la Rete principale e di L. 36,813.03 per la Rete secondaria.

Prodotto chilometrico riassuntivo. — Per la Rete principale L. 14,372.96 nel 1° semestre dell'esercizio 1895-96 contro L. 13,936.95 nel corrispondente periodo del 1894-95. Per la Rete secondaria L. 2,237.88 nel 1° semestre del 1895-96 contro L. 2,498.27 nel corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

><

Per il mercato internazionale di macchine ed attrezzi agricoli a Vienna.

Siamo informati che l'Ambasciata d'Austria-Ungheria ha espresso al nostro Governo il desiderio che siano concesse speciali agevolezze di trasporto per le macchine che si intendessero inviare al secondo mercato internazionale di macchine ed attrezzi agricoli che si terrà in Vienna dal 9 al 14 di maggio del corrente anno.

><

Ferrovie dell'Adriatico.

(*Progetti, preventivi, ecc. presentati all'approvazione governativa*).

L'Amministrazione delle Strade Ferrate Meridionali ha sottoposto alla approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici:

1. Una nuova proposta per lavori di ampliamento e di sistemazione della fermata di Levada, lungo la ferrovia *Belluno-Feltre-Treviso*. La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 5,900, ed alla esecuzione delle opere si propone di provvedere mediante appalto a licitazione privata;

2. Il progetto dei lavori occorrenti per ampliare e sistemare la dispensa dei biglietti *nella stazione di Brescia*, con annesso preventivo di spesa di L. 980;

3. La proposta dei lavori occorrenti per il consolidamento del ponte sul torrente Romealla al chilometro 128.712 della linea *Orte-Chiusi-Terontola-Firenze*, con annesso preventivo di L. 11,700. Alla esecuzione delle opere si propone di provvedere in economia, mediante cottimo fiduciario;

4. La proposta per sostituire provvisoriamente due fasci di rotaie alla travata sul rio Gaggiola, al chilometro 50.363 della linea *Bologna-Pistoia*. Spesa preventivata L. 500;

5. La proposta dei lavori occorrenti per consolidare e sistemare la scarpa del rilevato fra i chilometri 102.662 e 102.707 della linea *Piacenza-Bologna*, e precisamente fra le stazioni di Rubiera e di Modena. Spesa preventivata L. 1,520. Lavoro da eseguire a cottimo;

6. La proposta dei lavori occorrenti per aumentare la potenzialità del rifornitore di Desenzano, nella linea *Milano-Peschiera*. La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 5,000. Alla esecuzione dei lavori si propone di provvedere mediante cottimo fiduciario;

7. La proposta dei lavori occorrenti per il consolidamento della scarpa destra del rilevato fra i chilometri 130.749 e 130.965 della linea *Piacenza-Bologna*. Alla esecuzione delle opere, per le quali è preventivata la spesa di L. 14,200, si propone di provvedere mediante cottimo fiduciario;

8. La proposta per la costruzione di una scogliera a difesa contro le corrosioni del fiume Topino, della casa cantoniera al chilometro 176.523 e del rilevato ferroviario fra i chilometri 176.459 e 176.542 della linea *Orte-Falconara*. La spesa considerata in progetto per la esecuzione delle opere ammonta a L. 6,800.

(*Gara aggiudicata*).

In una gara recente indetta dalla Direzione Generale delle Strade Ferrate Meridionali, per l'appalto di m. c. 17,000 di ghiaia, da impiegarsi nel risanamento e completamento delle massicciate, in alcuni tratti della linea da Firenze a Pistoia, è rimasta aggiudicataria provvisoria la Ditta Batti Guido, riuscita la migliore offerente entro i limiti di ribasso stabilito dalla scheda segreta.

><

Ferrovie del Mediterraneo.

(*Progetti, preventivi, ecc., presentati all'approvazione governativa*).

L'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha sottoposto alla approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici:

1. Lo schema di contratto da stipularsi colla Ditta De Negri Giovanni Battista per la fornitura e posizione in opera di massi di gettata, provenienti dalla cava di Caprazoppa, posta in prossimità all'estremo di ponente della stazione di Finalmarina, lungo la strada ferrata *Genova-Ventimiglia*;

2. Il contratto stipulato colla Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche di Padova, per la fornitura di materiale accessorio in ghisa per scambi e crociamenti, di primo tipo riformato, del peso totale approssimativo di chilogr. 7,700;

3. Il contratto stipulato colla Ditta Macchi, Izar e Comp. dei Fratelli Macchi e Passoni di Milano, per la fornitura di 7,000 chiavarde in ferro, a testa sferica, con rosetta per armamento del modello N. 2, del peso totale approssimativo di chilogr. 4,900;

4. Il progetto dei lavori occorrenti per la costruzione di muretti in malta, per la chiusura dei piazzali della stazione di Spezzano Castrovillari, nella linea da *Sibari a Cosenza*, con annesso preventivo di spesa di L. 4,360, e con proposta di provvedere ai lavori stessi in economia;

5. La proposta dei lavori occorrenti pel prolungamento dei fasci di binari di smistamento a *Milano-Porta Sempione*, e l'aggiunta di due binari ai fasci stessi. La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 28,600, oltre a L. 30,500 per materiale metallico di armamento. Alla esecuzione delle opere si propone di provvedere in economia;

6. Il progetto relativo ai lavori di costruzione con ossatura interamente metallica della parte centrale della attuale tettoia in legname della officina-locomotive nella *stazione di Roma-Termini*. La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 33,000, ed alla esecuzione delle opere si provvederà mediante trattativa privata;

7. Il preventivo della spesa di L. 520 occorrente per la sistemazione del segnale a disco girevole, lato Taranto, della stazione di Cariati, linea *Taranto-Reggio*;

8. Il progetto, con annesso preventivo di spesa di L. 420, per l'ampliamento di due tombini laterali all'attraversamento della ferrovia presso la fermata di Bolzano nella linea *da Gozzano a Domodossola*;

9. La proposta per l'impianto di una bilancia a ponte della portata di 30 tonnellate nella stazione di San Giovanni a Teduccio, della linea *Napoli-Eboli*. La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 6,700;

10. Il preventivo della spesa di L. 600 occorrente per provvedere alla sistemazione del segnale a disco girevole, lato Taranto, della stazione di Cotrone, lungo la linea *da Taranto a Reggio*.

><

Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Con recenti disposizioni ministeriali le due Sezioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici sono state composte, per l'anno 1896, nel seguente modo:

I Sezione. — *Pres.:* Ferrucci on. Antonio, ispett. di 1ª classe.

Artom di S. Agnese on. Emanuele, id.; Chiomenti commendatore Giuseppe, id.

Delfino comm. Giovanni, ispett. di 2ª classe: Balladore comm. Luigi, id. id.; Petrilli comm. Saverio, id. id.; Toscano comm. Francesco, id. id.; Fabris comm. Stanislao, id. id.; Bocci cav. Davide, id. id.

Aggregati in base all'art. 7 della legge 22 agosto 1895, N. 547:

Ripa di Meana comm. Luigi, R. Ispettore Generale delle ferrovie.

Ottolenghi comm. Vittorio, R. Ispettore Superiore delle ferrovie; Bussi comm. Gabriele, id. id.; Fossati commendatore Felice, id. id.; Muzy comm. Pasquale, id. id.; Niccolari comm. Vincenzo, id. id.

Gravaghi cav. Luigi, ingegnere capo del Genio civile; Brunelli cav. Augusto, id.

II Sezione. — *Pres.:* Natalini comm. Pompeo, ispettore di 1ª classe.

Betocchi comm. Alessandro, ispett. di 1ª classe; Manara comm. Enrico, id. id.; Susinno comm. Gabriele, id. id.; Zainy on. Domenico, id. id,

Cintio comm. Raffaele, ispettore di 2ª classe; Fornari comm. G. Batta, id. id.; Campanini comm. Virginio, id. id.; Negri comm. Sebastiano, id. id.; Perosini cav. Giuseppe, id. id.; Castiglioni cav. Carlo, id. id.

Aggregati in base all'art. 7 della legge 22 agosto 1895, N. 547:

Beroaldi comm. Carlo, Direttore generale delle Opere idrauliche.

Veronese cav. Carlo, Ingegnere capo del Genio civile; Brunelli cav. Augusto, id.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato, in sue recenti adunanze, ha dato il proprio parere sui seguenti affari riguardanti il servizio delle Strade Ferrate.

Il Consiglio ha ritenuto;

1. Che possano essere approvati: il progetto compilato dalla Società per le Ferrovie Meridionali per il secondo gruppo dei lavori occorrenti all'ampliamento della stazione di Barletta; lo schema dell'atto di sottomissione per l'esecuzione dei lavori stessi, nonchè la proposta di riparto della spesa complessivamente prevista in progetto in L. 272,479, fra il fondo costruzione e quello degli aumenti patrimoniali;

2. Che sia meritevole della superiore approvazione un progetto compilato dalla Direzione Generale per le Strade Ferrate del Mediterraneo, relativo all'esecuzione di alcuni lavori di completamento della linea Succursale dei Giovi, contemplati nei quadri n. 8 e n. 8 *bis* allegati ai verbali di consegna della linea. L'appalto dei lavori, il cui importo è preventivato in L. 46,190, sarà fatto mediante la citazione privata, a senso dell'art. 65 del capitolato di esercizio;

3. Che si possa approvare un altro progetto della predetta Società per le Ferrovie del Mediterraneo per modificazione ai focolari ed ai camini delle case cantoniere lungo i tronchi da Agropoli a Pisciotta e da Sicignano a Casalbuono, sulla linea Eboli-Reggio, con annesso preventivo di spesa di L. 18,000, ammettendo che l'esecuzione dei lavori relativi possa affidarsi in economia alla Società esercente;

4. Che sia meritevole della superiore approvazione anche un altro progetto, compilato dalla Società delle Ferrovie del Mediterraneo, per l'esecuzione degli impianti necessari ad un regolare esercizio della cava di massi da scogliera a Roccamurata, lungo la ferrovia da Parma a Spezia. La spesa preventivata per la costruzione delle opere all'uopo occorrente ammonta in totale a L. 46,450.

Il Consiglio di Stato ha poi anche dato il suo parere sulla liquidazione finale dei lavori eseguiti dall'Impresa Spadaccino per la sistemazione della trincea al chilometro 169.679.817 della linea Roma-Napoli, e sulla proposta di maggiori compensi da accordarsi all'Impresa medesima.

><

Tariffe ferroviarie italiane.

(Domanda di rinnovazione).

La Mediterranea, anche a nome e per conto dell'Adriatica e della Sicilia, ha presentato, con parere favorevole, al Ministero dei Lavori Pubblici una domanda della Ditta fratelli Selve per ottenere che le sia rinnovata per un altro anno ed alle stesse condizioni la concessione scaduta il 5 dicembre p. p., di cui ha fruito per i suoi trasporti di rame ed ottone in partenza da Donnaz-Stazione, della ferrovia Ivrea-Aosta.

L'Adriatica ha sottoposto al Ministero dei Lavori Pubblici, con parere favorevole, la domanda della Ditta Leskovic di Udine, per ottenere che le siano rinnovate per un altro anno, ed alle condizioni già vigenti, le note riduzioni di tariffa per i suoi trasporti di carboni minerali da Johnsdorf, in destinazione di Treviso-Pordenone, e stazioni della linea Cormons-Trieste-Via Pontebba.

L'Adriatica ha presentato, con parere favorevole, al Ministero dei Lavori Pubblici una domanda della Ditta Muzzati, Magistris e Comp., per la rinnovazione per un altro anno, ed alle stesse condizioni, della concessione accordatale nello scorso anno relativa ai trasporti di cereali e farine fra Venezia e le stazioni di Udine e di Buttrio, scaduta col 31 dicembre p. p.

(Rinnovazione).

È stata rinnovata per un altro anno la facilitazione di cui godeva la Ditta Verolini pel trasporto a vagone completo da Viterbo P. R. a Civitavecchia di doghe, con vincolo di traffico minimo di 700 tonnellate, ferme restando le altre condizioni.

(Estensione di tariffa locale).

Sappiamo che, in seguito a premure del R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate, le Amministrazioni ferroviarie del Mediterraneo e dell'Adriatico hanno iniziato gli studi necessari per potere, in base ai medesimi, decidere sulla opportunità di estendere i beneficii della tariffa locale n. 225, P. V., ai trasporti di paglia provenienti dal Mezzogiorno d'Italia.

È in corso il decreto ministeriale col quale viene approvata la estensione delle tariffe locali A 201 serie A,

202, 203, 204 serie A e B, 205, 207 serie A, e 212 P. V., alle stazioni delle linee Barletta-Spinazzola e Rocchetta Santa Venere-Avellino, giusta la proposta all'uopo presentata dall'Adriatica di accordo colla Mediterranea.

(*Approvazioni ministeriali*).

Il Ministero del Tesoro, d'accordo con quello delle Finanze:

a) Ha annuito alla proroga per un altr'anno, ed alle stesse condizioni, della concessione colla Ditta Biffi, relativa ai suoi trasporti di acido solforico e muriatico;

b) Ha approvato la concessione di un prezzo speciale, proposta a favore della Società dei cementi e delle calci idrauliche in Bergamo, per i suoi trasporti di cementi e calci in sacchi e botti, da Palazzolo a Chiasso, a condizione di un traffico minimo annuale di 5000 tonnellate.

(*Nuovo testo*).

L'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo, anche a nome di quella delle Ferrovie dell'Adriatico, ha sottoposto alla approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici un nuovo testo da sostituire a quello attuale della concessione IV della tariffa eccezionale 10 maggio 1888, vigente pei trasporti a piccola velocità fra Milano e Torino da una parte ed i porti del Belgio e dell'Olanda dall'altra, via Gottardo, e della corrispondente tariffa speciale comune, N. 41 *bis*, per i trasporti a piccola velocità da Milano e da Torino ai porti francesi della Manica e viceversa.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia del Sempione. — *La questione delle tariffe.* — Nella seduta della Camera di Commercio di Milano dell'8 corrente, il Presidente diede lettura di una lettera e di un telegramma di sollecitazione inviati al Ministero dei Lavori Pubblici, perchè insista affine di essere chiamato a coadiuvare nella compilazione delle tariffe dei trasporti sulla costruenda ferrovia del Sempione.

Pur troppo a tali sollecitazioni il Governo non ha ancora risposto in modo decisivo.

Il consigliere Mangili crede che in un argomento tanto importante la Camera deve esporre chiaramente le sue idee, e, d'accordo con Gondrand, ha preparato un altro ordine del giorno:

« La Camera, nell'intento di assicurare al commercio nazionale tutti i vantaggi conseguibili dal nuovo progettato valico per il Sempione, esprime il voto che negli accordi internazionali riflettenti il valico suddetto, si abbia presente la necessità di ottenere dalla Confederazione un formale impegno che per la tariffazione del traffico proveniente o diretto all'Italia e transitante per il territorio svizzero, si osserveranno le seguenti massime:

a) Applicazione delle stesse basi di prezzo per tonnellata-chilometro che vigeranno sulle Reti nazionali per il traffico transitante per il Sempione;

b) Qualora fossero in vigore o si attivassero in avvenire sulla rete Jura-Berna tariffe di transito con altre Società ferroviarie estere in base di prezzo più ridotto di quelle applicate al transito da e per l'Italia, dovranno le tariffe più ridotte essere estese anche al transito con l'Italia;

c) L'Amministrazione ferroviaria svizzera s'impegni di procedere d'accordo con l'Amministrazione ferroviaria italiana nel trattare la più favorevole tariffîcazione del traffico di transito italiano oltre la frontiera svizzera, con le Amministrazioni ferroviarie francesi, germaniche e belghe.

La Camera confida poi che il Governo, qualora le Società ferroviarie nazionali non consentissero l'adozione di tariffe di transito sufficientemente ridotte e richieste da un evidente interesse delle esportazioni nazionali, vorrà inspirare le risoluzioni sue alle massime già sancite con l'art. 44 delle Convenzioni ferroviarie 1885.

Ferrovia Roma-Civitacastellana-Campagnano-Nepi. — Domenica scorsa si è tenuta nella sala della Deputazione provinciale una importante riunione per la ferrovia Roma-Civitacastellana-Campagnano-Nepi.

È stata presieduta dall'on. Tittoni, e vi sono intervenuti i deputati A. Baccelli e Menotti Carlo, consiglieri provinciali della regione; gli on. Cencelli e Silij insieme a quasi tutti i Sindaci dei paesi interessati.

Si tratta di mandare ad esecuzione il progetto Buetow, rappresentante della Casa Koppel di Berlino, di una ferrovia economica, che attraversa la vasta regione fra la Cassia e la Flaminia, la quale, per quanto situata alle porte di Roma, è rimasta fino ad ora dimenticata, malgrado la sua importanza per produzioni agricole, per numero di abitanti, per memorie storiche.

Ferrovia Prealpina. — Sabato, 4 corrente, radunavasi in una sala del civico Palazzo di Ivrea il Comitato formatosi il 26 novembre u. s. per iniziativa dell'allora Sindaco cav. Realis.

Presiedeva, in assenza del Sindaco, dimissionario, l'assessore anziano Martinelli, che ringraziò i presenti per la efficace loro opera, tendente a risolvere possibilmente in modo favorevole la questione della ferrovia Prealpina, a cui si collega lo sviluppo commerciale della città, ed esprime la speranza che la causa non sia ancora perduta.

Prese quindi la parola il relatore comm. ing. Bottiglia, che presentò al Comitato un'elaborata e diligentissima ed accurata Relazione, in cui premette che in un Comizio popolare e solenne tenutosi in Ivrea il 26 dicembre 1884, si affermava la necessità e la convenienza per il Piemonte e per Torino di una linea ferroviaria autonoma, che, lambendo le Prealpi piemontesi, mettesse in rapporto diretto Torino col Gottardo.

Dimostra in appresso tutti i vantaggi che apporterebbe la costruzione della Prealpina, colla quale si attraverserebbero Comuni popolosi, ricchi di industrie e commerci, in numero eccedente i 300, con popolazione attiva e laboriosa di poco inferiore ai 500,000, la quale impiega nelle sue officine oltre 15,000 cavalli a vapore di forza e dà lavoro oltre a 40,000 operai, non compresa l'attività agricola, mentre la Santhià-Borgomanero attraverserebbe meno di 40 Comuni sprovvisti di industria, eccettuato Romagnano, già servito da altra ferrovia, e di produzione agraria meschina, con una popolazione che è poco più della decima parte di quella situata sulla linea Prealpina.

Svolgendo con argomentazioni e dati sempre più illustranti la tesi che si vuole dal Comitato sostenere, del valore economico, commerciale, industriale della Prealpina, il relatore conchiude confidando che Torino, gelosa dei veri suoi interessi, assidua tutrice della sua prosperità economica e del suo avvenire, non vorrà disgiungere i suoi sforzi da quelli dei quattro Circondari che ad essa fanno corona e che ad essa fanno centro dei loro affari e della loro attività, e così le ricchezze del Piemonte, come ben disse l'on. Boselli ad Ivrea, si raccoglieranno attorno a Torino, e la prosperità di tutta la Provincia sarà pur quella della Metropoli, ai quali concetti vorranno pure inspirarsi la Provincia e la Camera di Commercio.

Dopo lunga discussione, in cui tutti gli intervenuti manifestarono le proprie idee e le proprie aspirazioni, venne votato un ordine del giorno, in cui il Comitato, plaudendo al comm. Bottiglia per l'elaborata e pregievole Relazione, delibera di darla alla stampa, affinchè venga trasmessa a tutti i Comuni interessati e personaggi autorevoli delle regioni prealpine, pregandoli del loro appoggio ed adesione e ad unirsi al Comitato nei suoi lavori,

Tramvia Iseo-Rovato-Chiari. — Il 6 corrente ebbe luogo ad Iseo la riunione plenaria del Consiglio di Amministrazione della Tramvia Iseo-Rovato-Chiari, e nello

stesso giorno, prima della riunione, il Consiglio comunale di Rovato, in seconda convocazione, ad unanimità approvò il concorso delle spese secondo il riparto fatto dal Consiglio provinciale.

L'oggetto principale della riunione era quello di esaminare la proposta dell'ing. Ronchi di Breno, circa l'assunzione di tutte le opere di costruzione ed altre entro tre mesi dalla data di approvazione e della relativa consegna.

Il Consiglio, nell'intento di tutelare l'interesse della Società, e per non essere ancora stata ultimata la Relazione definitiva dell'Ufficio tecnico della Provincia, ha deliberato di soprassedere alla definitiva deliberazione, invitando altri appaltatori a fare offerte e nominando contemporaneamente una speciale Commissione di membri del Consiglio medesimo e di tecnici, perchè abbiano ad esaminare e vagliare le proposte di tutti gli offerenti e riferire se sarà loro possibile pel 13 gennaio, in apposita seduta a Rovato, alle ore 14, salvo lo stabilire definitivamente in altra seduta del 20 corr. mese.

Se la Deputazione provinciale approverà sollecitamente la Relazione dipendente dall'Ufficio tecnico e faciliterà l'appalto alla persona scelta dal Consiglio del Tramway, la linea potrà essere, anzi sarà attivata entro tre mesi dalla consegna e quindi col 1° luglio.

Tramvia a vapore dalle miniere zolfifere a Porto Empedocle. — Il Comitato Superiore delle Strade Ferrate ha autorizzato l'esercizio, in base al progetto predetto, già approvato dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, della tramvia a vapore delle miniere zolfifere di Lucia, Ciavalotta e Crocca alla marina di Porto Empedocle.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — Parecchi giornali hanno annunciato che la Direzione di questa Compagnia ferroviaria ha ammesso in pieno la petizione dei propri impiegati per un aumento di stipendio. Ora, secondo un comunicato, questa notizia è inesatta. La Direzione ha già fissato gli stipendi per l'anno 1896, avendo essa il 21 dicembre, quando ricevette la petizione, già spinta la discussione di essi per metà e volendo come di consueto esaurirla prima della fine dell'anno nuovo. Vennero infatti ammessi degli aumenti più forti che di solito, ma essi erano già previsti in seguito a risoluzioni dei mesi di agosto e settembre.

Inoltre la discussione dei postulati sopra una scala fissa degli onorari, specialmente circa l'indennizzo per il servizio notturno, ecc., non è ancora esaurita, ma fra breve sarà presa una decisione.

Ferrovie Svizzere. — *Ferrovia Grindelwald-Meiringen.* — Oltre il progetto per una ferrovia di montagna Grindelwald-Meiringen per il grande Scheigg elaborato dalla ditta Buche, Durrer e Flotron, si sarebbe ora presentato, a quanto si dice, un altro progetto concorrente. In pari tempo sarebbe quistione di una domanda di concessione per una ferrovia alpina da Interlaken alla vallata del Rodano per il Breithorn.

— *Ferrovia del lago di Thun.* — Nei giorni scorsi si tenne in Berna una riunione degli obbligazionisti della Società della ferrovia del lago di Thun sotto la presidenza del signor giudice federale Broye; con 357 voti contro 80 venne respinta la proposta presentata da alcuni obbligazionisti tendente a chiedere la liquidazione della Società con una riserva però del già consigliere agli Stati Sahli. Venne pure espresso il parere che gli obbligazionisti avessero a ridurre pel 1|2 0|0 il loro interesse in vista della progettata fusione colla Società di navigazione. A quanto si dice, il Consiglio di amministrazione farà dei passi presso gli obbligazionisti in questo senso.

Ferrovie Francesi. — *Il Metropolitano di Parigi.* — La Commissione municipale del Metropolitano di Parigi, ha tenuto giorni sono una importante seduta nella quale si adottarono le seguenti risoluzioni:

La costruzione della linea sarà a scartamento ridotto;

Una linea circolare passerà sugli antichi *boulevards* esterni;

La rete sarà completata da una trasversale Est-Ovest, non ancora completamente determinata, ma passante per la via Réaumur e da una trasversale Nord-Sud, dalla stazione del Nord alla piazza San Michele;

La linea sarà, per quanto si potrà, aerea;

La città penserà essa stessa alla costruzione, ma non ne avrà l'esercizio.

In una prossima seduta, la Commissione dovrà esaminare le seguenti questioni:

1. Raccordamenti colla ferrovia di cintura;
2. Concessione alla Compagnia dell'Ovest della linea Courcelles-Campo di Marte;
3. Concessione della linea di Sceaux fino alla piazza San Michele.

Si studierà probabilmente anche la linea dei *quais* pel raccordamento della Stazione degli invalidi alla piazza della Bastiglia.

Ferrovie Spagnuole. — *Le linee aperte nel 1895.* — Nell'anno 1895 si sono aperti all'esercizio 577 chilometri di nuove linee, contro 461 chilometri nel 1894.

Le linee inaugurate sono: linea Valladolid-Ariza (255 chilometri), Madrid-Saragozza-Alicante; sezioni da Baeza a Quesada e da Guadix ad Almeria (154 chilometri); del Sud della Spagna: sezione da Puebla del Vlijar ad Alcaniz (32 km.); dalla ferrovia Saragozza al Mediterraneo; linea a scartamento ridotto da Penarroya a Fuente dell'Arco (69 km.); della Società mineraria e metallurgica di Penarroya: sezione a scartamento ridotto da San Sebastiano a Zarauz (26 km.); della ferrovia da Elgoibar a Deva e San Sebastiano: sezione a scartamento ridotto da Salt ad Amer (23 km.); della ferrovia da Olat a Gerona: sezione da Picascut a Carlet (18 km.).

Inoltre la ferrovia da Rio-Tinto a Huelva (85 km.), è stata aperta al traffico pubblico; questa linea era già in esercizio fin dal 1865 come ferrovia privata.

Ferrovie del Siam. — Le *Deutsches Handels Archiv* segnalano la lentezza colla quale procedono i lavori della ferrovia da Bangkok a Korat. Quantunque la linea sia stata iniziata nel 1892, 76 miglia soltanto di binario sono posati sopra 166 miglia che misura la linea; i piccoli ponti sono stati costrutti, ma nessuna delle grandi opere sono state compiute.

Nel 1894 la costruzione di una linea traversante la penisola malese da Seibani a Singora è stata incominciata. Questa linea, che riunirà l'Oceano indiano al golfo del Siam è di proprietà dei capitalisti inglesi.

La linea a scartamento ridotto da Bangkok a Paknam, della lunghezza di 14 miglia, ha distribuito un dividendo del 3 1|2 0|0 nel 1894. Il traffico dei viaggiatori è assai importante, ma quello delle merci sul quale si contava tanto è insignificante.

La trazione elettrica ha pure fatto la sua apparizione a Bangkok, ove esiste, dal principio del 1894, una linea tramviaria a *trolley* assai fiorente a giudicare dal dividendo che non è stato inferiore al 14 0|0.

Notizie Diverse

Concorso per professore di Strade Ferrate. — La Commissione composta dei signori professori ingegneri Giambattista Favero, Giuseppe Colombo, Jacopo Benetti, Gaetano Crugnola, Giulio Stabilini, per il concorso indetto dal Ministero della P. I. per un professore ordinario di Strade Ferrate nel R. Istituto Tecnico superiore

di Milano ha proposto la nomina dell'ingegnere Leonardo Loria, al quale assegnò quarantotto punti su cinquanta.

I concorrenti erano tre, cioè i signori ingegneri Cosimo Canovetti, Felice Briglia, prof. Leonardo Loria.

Al vincitore del concorso, prof. Loria, inviamo i nostri rallegramenti.

La navigazione della Francia. — Anche la marina mercantile della Francia subisce da qualche tempo una non indifferente depressione. Nei primi undici mesi del 1895 le navi entrate nei porti francesi furono in numero di 20,634 con un tonnellaggio di 11,167 tonnellate e quelle uscite furono n. 19,015 con 8,120 tonnellate. In confronto al periodo corrispondente del 1894 si scorge all'entrata una diminuzione di n. 2,416 navi e di 1,072,000 tonnellate; e all'uscita una più grave diminuzione, cioè di 1,340,000 tonnellate sebbene il numero delle navi risulti in aumento di 658.

L'accennata diminuzione riguarda tanto le navi francesi quanto quelle estere che hanno fatto traffico nei porti francesi; ma la proporzione è più sfavorevole per le navi francesi

Stabilimento elettrico a Cottonwood Canôn. — Stanno impiantando a Cottonwood Canôn (Stati Uniti) un importante stabilimento trasmissore di energia elettrica, situato a circa 13 miglia dalla città del Lago Salato. Verrà trasmessa a questa città la corrente per mezzo di fili aerei; per tutto il corso dell'anno vi sarà disponibile a Canôn una forza idraulica non minore di 2400 cavalli, e durante nove mesi dell'anno potrà essere aumentata fino a raggiungere una potenzialità di 4000 cavalli. Sarà inoltre costruito un grande serbatoio, per potere aumentare ancora la forza da svilupparsi, nel caso di molte e straordinarie richieste. Per dare il movimento alla dinamo si useranno ruote, aventi un'efficacia dell'84 per cento. Trasformatori verticali saranno adoperati per innalzare la energia elettrica fino a 10,000 volt generante e fino a 2000 nella stazione distributrice. La corrente sarà trasmessa da una città ad un'altra per mezzo di una rete di 12 fili metallici aerei del numero 2, distribuiti in 4 gruppi di 3 fili ciascuno; le antenne che dovranno reggere i fili lungo la linea avranno un'altezza di 12 metri e all'estremità superiore misureranno 20 centimetri di diametro.

Viene infine calcolato che lo sperimento di forza lungo il percorso sarà soltanto del 5 0[0 circa.

La statistica degli scioperi americani. — L'Ufficio del lavoro di Washington ha pubblicato un rapporto interessante sugli scioperi americani dal 1881 al 30 giugno 1894. Essi costarono 94,835,837 dollari ai proprietari e 190,493,382 agli operai. Questa perdita, quanto agli operai, si divide in 163,807,866 dollari risultante da scioperi da parte degli operai e 26,685,516 dollari risultanti da rinvii dei propietari; quanto alle perdite subite dai proprietari esse furono per 82,590,336 dollari provocate dagli operai e 12,235,045 dollari quelle risultanti da rinvii dei proprietari.

Durante questo periodo di 13 anni furono colpiti 69,167 stabilimenti e vi presero parte 3,714,368 persone e si spesero ben 13,438,704 dollari, ossia quasi 68 milioni di lire per venire in aiuto degli operai. Le cause principali degli scioperi e dei rinvii sarebbero il 13 0[0 per rifiuto di diminuire le ore di lavoro; 8 0[0 per rifiuto di accettare una riduzione di salario ed 8 0[0 egualmente per accordo con operai di altre industrie. Quasi 1688 scioperi ebbero luogo per rifiuto di impiegare gli operai detti *Union-men*, cioè operai legati ad una Società. È interessante ritenere questa espressione, poichè indica la formazione delle diverse categorie dei lavoratori. Prima di stringere un contratto con un operaio, il proprietario s'informa s'egli appartiene ad una Società, avendo interesse di sapere con chi tratta. Gli è così che al termine dello sciopero di Carmaux, gli operai furono classificati dal direttore.

In America dove gli *employeurs* — per servirci di una parola generalmente accettata — godono di altra indipendenza che in Francia, benchè le Società vi abbiano da parte loro altra potenza, 1688 scioperi furono il risultato del rifiuto degli *employeurs* di subire degli *Union-men*. Nel corso degli ultimi sette anni, cioè dal 1887 al 1893, fu tra i manovali che scoppiarono gli scioperi più numerosi, seguirono le industrie minerarie, le cave, ecc. Circa i risultati degli scioperi dal 1881 al 1894, gli operai ebbero il vantaggio del 43 0[0, lo svantaggio del 48; in 9 scioperi il vantaggio e lo svantaggio si sono bilanciati. Infine, sopra 10,492 scioperi, 7193 sono stati dichiarati sotto l'influenza delle Società operaie, ciò che spiega perfettamente le precauzioni prese a riguardo delle *Union-men*, mentre per i *Lock outs* sopra 442, soltanto 81 ebbero luogo sotto l'influenza dei sindacati dei proprietari.

Si rileva pure, da quanto si è detto, che parecchie industrie, come quelle tessili, non figurano tra quelle soggette allo sciopero, nè al *Lock-out*. In Europa le industrie così diverse e così importanti della costruzione, sembrano meno soggette allo sciopero che in America. Sorprende poi il fatto che un gran numero di scioperi, di cui alcuni importanti, come quelli di Buffalo nel 1892 e di Chicago nel 1894, non abbiano esercitato alcuna influenza sulle opinioni sociali degli operai americani. È questo il pensiero che esprimeva al Congresso dei *workingmen* inglesi M. Gompers, delegato dei Cavalieri del lavoro.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Segniamo con un asterisco * le notizie di cui diamo maggiori ragguagli nelle INFORMAZIONI PARTICOLARI, ove sono pubblicate eziandio le *Deliberazioni del Consiglio di Stato* e le *Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.*

1. — Progetti e preventivi di spese presentati per l'approvazione al R. Ispettorato Generale.

Rete Adriatica. — L. 14,200 * proposta per lavori di consolidamento di rilevato sulla linea Piacenza-Bologna;

L. 11,700 * proposta per consolidamento del ponte sul torrente Romealla, sulla linea Orte-Chiusi-Terontola-Firenze;

L. 6,800 * proposta per costruzione di scogliera di difesa sulla linea Orte-Falconara;

L. 5,900 * proposta per lavori di ampliamento e sistemazione della stazione di Levada, ferrovia Belluno-Feltre-Treviso;

L. 5,000 * proposta per aumento di potenzialità del rifornitore di Desenzano sulla linea Milano-Peschiera;

L. 1,520 * proposta per consolidamento e sistemazione di rilevato sulla linea Piacenza-Bologna;

L. 980 * proposta per lavori di ampliamento della dispensa biglietti in stazione di Brescia;

L. 500 * proposta per sostituzione provvisoria di rotaie sulla linea Bologna-Pistoia.

Rete Mediterranea. — L. 1,095,000 * progetto di lavori nella stazione di Sampierdarena;

L. 33,000 * progetto per sostituzione di ossatura metallica a quella in legname alla tettoia officina-locomotive in stazione di Roma-Termini;

L. 28,600 * per prolungamento ed aggiunta di binari in stazione di Milano, Porta Sempione, oltre a L. 30,500 per materiale metallico d'armamento;

L. 6,700 * proposta per l'impianto di bilancia a ponte in stazione di S. Giovanni a Teduccio, linea Napoli-Eboli;

L. 4,360 * progetto per chiusura con muretti in malta dei piazzali della stazione di Spezzano-Castrovillari, linea Sibari-Cosenza;

L. 600 * preventivo per sistemazione di segnale a disco nella stazione di Cotrone, linea Taranto-Reggio;

L. 520 * preventivo per sistemazione di segnale a disco nella stazione di Cariati, linea Taranto-Reggio;

L. 420 * progetto per l'ampliamento di due tombini sulla linea Gozzano-Domodossola;

Contratti * diversi.

4. — Gare aggiudicate.

Ministero dei Lavori Pubblici. — Fornitura, in 2 lotti, dei ferri minuti, mod. Meridionale, occorrenti per l'armamento del tronco Pergola-Aqualagna e stazione Carpinone delle linee Sant'Arcangelo-Fabriano e Solmona-Isernia: 1. Quintali 834.15 stecche corniere di acciaio dolce omogeneo, quintali 1320.36 piastre ferro; 2. Quintali 160.51 chiavarde ferro con rosetta, quintali 560.89 arpioni ferro. A questo appalto concorsero per il primo lotto le Ditte: Tassara e Figli di Voltri, presentando un ribasso del 3 0[0, e la Ditta Società Ligure Metallurgica di Sestri Ponente, col ribasso del 5.60 0[0, restando aggiudicataria definitiva quest'ultima. — Per il secondo lotto: Ditta Giuseppe Pazzi di Milano, col ribasso 1.97 0[0; Ditta Macchi, Izar e C. di Milano, ribasso 2.47 0[0, e Società Industriale della Valnerina, ribasso 2.70 0[0 restando aggiudicataria definitiva quest'ultima.

Rete Adriatica. — Alla Ditta Balbi Guido venne aggiudicato ***provvisoriamente*** l'appalto * di mc. 17,000 di ghiaia pel risanamento e completamento massicciate in alcuni tratti della linea da Firenze a Pistoia.

II. — Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Municipio di Masnago (Cuneo). — (30 gennaio, ore 10, unico e definitivo). — Appalto per la costruzione d'un fabbricato ad uso delle Scuole pubbliche ed Ufficio comunale. Importo L. 22,887.21. Cauzione L. 2300.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Palermo. — (5 febbraio, ore 10, 2ª asta per deserzione primo incanto). — Appalto dei lavori di costruzione di nuove banchine dallo scalo d'alaggio a quello della stazione ferroviaria marittima nel porto di Palermo. Importo L. 429,294.85. Cauzione provvisoria L. 20,000. Fatali a giorni 5.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Pavia. — (14 febbraio, ore 10, unico e definitivo). — Appalto dei lavori per la generale sistemazione della seconda tratta dell'argine in sinistra di Po a Terdobbio, dalla difesa del Gerone all'argine maestro dei Ronchi-Brondelli, compresa la formazione delle piazzette di guardia e la sistemazione delle rampe d'accesso (metri 5240.72). Importo L. 159,750 Cauzione L. 10.000.

III. — Forniture diverse.

Aggiudicazioni.

Ministero della Marina (Contratti a trattativa privata). — Giuseppe Camiz, Napoli. Ricuperatore d'olio, I dipartimento, L. 7000;
Pellegrini Peroni, Milano. Valvole di riduzione, III dipartimento, L. 1040;
Antonio Criste, Genova. Tubi di rame, I dipartimento, L. 6621;
M. Ansaldi, Torino. Torni paralleli, II dipartimento, L. 7700:
E. Buleose, Torino. Macchine da filettare, II dipartim., L. 2730;
Pellegrini Peroni, Milano. Oggetti vari, II dipartimento, L. 4449;
D. Tarizzo, Torino. Torni paralleli, II dipartimento, L. 3460;
Bender e Martiny, Torino. Olio minerale, II dipartimento, L. 969;
Giuseppe Camiz, Napoli. Ricuperatore d'olio, I dipart., L. 7000;
Fratelli Orlando, Livorno. Pezzi di rispetto, III dipartimento, L. 2126;
E. Buleose, Torino. Fusatrice verticale, II dipartimento, L. 3070.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

ESTRAZIONI E PAGAMENTI.

Strade Ferrate della Sicilia. — Elenco delle obbligazioni 4 0[0 (emissione 1889) state estratte e rimborsabili in L. 500 (oro) dal 1° aprile:

TITOLI UNITARI

00.046 00.247 00.653 01.081 01.095 01.340 01.974 02.920
04.207 04.255 04.437 04.521 04.910 04.984 05 678 07.751
08.254 08.270 09.969 10.139 10.961 11.303 11.825 11.449
12.110 12.322 12.569 12.620 13.397 13.492 13.758 13.986
14.477 15.188 15.433 16.062 16.303 16.727 16.793 16.967
17.282 17,448 17.988 18.168 18.363 18.744 18.761 18.936
19.430 19.997.

TITOLI QUINTUPLI.

20.444 20.520 21,548 21.587 21.592 21.821 22.077 22.307
22.425 23.237 23.722.

Società Italiana delle Strade Ferrate Secondarie della Sardegna. — Pagamento di L. 10 presentando le cedole: N. 15, Serie I; N. 13, Serie II; N. 7, Serie III; N. 5, Serie IV; N. 3, Serie V.

Tramways a vapore nella provincia di Torino. — Elenco delle obbligazioni estratte:

Serie *A*: 2 29 138 175 195 396 551 646 882 1185 1200 1251 1343 1362 1388 1428 1481 1499.

Serie *B*: 1715 1731 1791 1959 2069 2077 2091 2135 2158 2230 2457 2526 2543 2605 2697 2750 2852.

Le obbligazioni serie *A* saranno rimborsabili al 1° ottobre, e quelle serie *B* al 1° luglio prossimii alla Sede sociale in Torino, via Sacchi, num. 50.

Debito ex-Pontificio. — La *Gazzetta Ufficiale* del 4 gennaio, n. 3. pubblica la distinta di 3997 obbligazioni al portatore di L. 1000.

Società Anonima concessionaria della Ferrovia Alessandria-Novi-Piacenza. — Elenco delle azioni estratte e rimborsabili dal 15 corrente.

23 101 357 550 1507 1512 1572 1717
2028 2304 2420 2845 2902 3096 3129 3402
3935 4234 4460 4534 4660 4864 5148 5307
5805 6143 6518 6539 6638 6700 6791 7510
7759 7924 8015 8183 9163 9873 9903 9959
10112 10242 10453 10499 11078 11221 11388 11527
11607 11687 11760 12195 12629 12881 13140 13206
13282 13507 13757 13798 13805 14184 14236 14738
14865 14896 14931 15526 15810 15845 15899 16193
16736 16757 16831 16882 17235 17566 17776 18009
18080 18287 18403 18717 19082 19120 19131 19311
19394 19685 19764 20000 20131 21003 21161 21353
21942 22367 22398 22687 23953 24205 24771 24779
24937 25001 25038 25389 25705 26229 26465 26640
26839 26992 27080 27096 27213 28023 28480 28765
29779 30165 30203 30492 30567 30604 30649 30653
30771 31114 31204 32066 32255 32642 32665 32797
33126 33260 33704 34002 34043 34448 34547 34590
34599 34858 34895 35121 35412 35597.

Ferrovia Verona-Caprino-Garda. — È stata estratta l'obbligazione N. 1130. — Pagamento cedola in L. 11.25.

La Cassa del Debito Pubblico paga le seguenti cedole:
Ferrovie Centrali Toscane L. 9.72;
Ferrovia Udine-Pontebba L. 9.85;
Ferrovia Cavallermaggiore-Alessandria L. 5.83;
Ferrovia Cavallermaggiore-Bra L. 7.64;
Ferrovie Tirrene L. 50;
Ferrovie Maremmane L. 50.

Ferrovia Monza-Calolzio. — Paga cedola N. 44 in L. 25 per azione (acconto dividendo 1895).

CONVOCAZIONI.

SOCIETÀ FERROVIARIE, TRAMVIARIE E DI NAVIGAZIONE.

18 gennaio. — **Ferrovie Secondarie Romane.** — Assemblea generale ordinaria in seconda convocazione per le ore 11.

22 gennaio. — **Navigazione Generale Italiana.** — Assemblea generale straordinaria in seconda convocazione per le ore 17.

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

	genn. 4	genn. 11
Azioni Ferrovie Biella	L. 463	463
» » Mediterranee	» 481	477.50
» » Meridionali.	» 644	636
» » Pinerolo (1ª emiss.)	» 360	360
» » » (2ª »)	» 335	335
» » Secondarie Sarde	» 310	310
» » Sicule	» 588	588
Buoni Ferrovie Meridionali.	» 546.50	561
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e		
» » Sicule *A. B. C. D.* .	» 279	283
» » Cuneo (2ª emiss.). . .	» 318	308
» » Gottardo 4 %.	» 101.70	101.70
» » Mediterranee 4 0[0 . .	» 498	500
» » Meridionali.	» 293	301
» » Meridionali Austriache.	» 378	378.50
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 305	305
» » » 2ª emiss.	» 280	281
» » Pontebba	» 451.50	452
» » Sarde, serie *A*.	» 286	286
» » » serie *B*.	» 288	288
» » » 1879	» 288	289
» » Savona . . . . ,	» 301	302
» » Secondarie Sarde	» 423.50	428.50
» » Sicule 4 0[0 oro	» 449	450
» » Tirreno	» 442	442
» » Vittorio Emanuele . . .	» 302	304

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1895-96. — *Dal 21 al 31 Dicembre 1895.* — *18ª Decade.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA		
	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze
Chilometri in esercizio .	**4407**	**4356**	+ **51**	**1298**	**1136**	+ **162**
Media.	**4407**	**4348**	+ **59**	**1221**	**1079**	+ **142**
Viaggiatori	1,279,718 51	1,264,980 87	+ 14,737 64	65,371 36	62,345 27	+ 3,026 09
Bagagli e cani. . . .	56,715 65	56,799 83	— 84 18	1,996 20	1,157 81	+ 838 39
Merci a G.V. e P.V. acc.	429,827 47	404,798 54	+ 25,028 93	14,438 64	16,338 08	— 1,899 44
Merci a P. V. . . .	1,753,962 60	1,675,160 15	+ 78,802 45	73,652 90	58,827 34	+ 14,825 56
TOTALE .	3,520,224 23	3,401,739 39	+ 118,484 84	155,459 10	138,668 50	+ 16,790 60
Prodotti *dal 1° Luglio al 31 Dicembre 1895.*						
Viaggiatori	25,473,600 32	24,450,444 12	+1,023,156 20	1,241,864 97	1,320,944 69	— 79,079 72
Bagagli e cani. . . .	1,155,898 62	1.126,935 06	+ 28,963 56	36,314 85	34,022 10	+ 2,292 75
Merci a G.V. e P.V. acc.	6,193,276 96	5,868,481 44	+ 324,795 52	227,988 59	240,549 05	— 12,560 46
Merci a P. V. . . .	30,518,865 57	29,152,011 18	+1,366,854 39	1,226,279 10	1,100,118 64	+ 126,160 46
TOTALE .	63,341,641 47	60,597,871 80	+2,743,769 67	2,732,447 51	2,695,634 48	+ 36,813 03
Prodotto per chilometro.						
della decade	798 78	780 93	+ 17 85	119 77	122 07	— 2 30
riassuntivo . . . . ,	14,372 96	13,936 95	+ 436 01	2,237 88	2,498 27	— 260 39

(*) La linea Milano-Chiasso (km. 52) comune colla Rete Adriatica, è calcolata per la sola metà.

ANNUNZI

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

Dai punti contro indicati alle Stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)		BIGLIETTI SEMPLICI — Londra (1) 1a classe	Londra (1) 2a classe	Parigi (2) 1a classe	Parigi (2) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO — Londra (3) (Diritto di porto compreso) 1a classe	Londra (3) 2a classe	validità	Parigi (4) 1a classe	Parigi (4) 2a classe	validità
Via Moncenisio											
Torino	via Calais	166 85	116 55	90 75	61 60	254 —	187 85	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni
	via Boulogne . .	160 25	112 05								
Milano	via Calais	180 90	129 15	104 85	72 25	272 25	199 30	45 giorni	166 35	119 —	30 giorn
	via Boulogne . .	175 60	124 65								
Venezia	via Calais	—	—	141 75	97 30	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni
	via Boulogne . .										
Genova	via Calais	187 —	131 —	111 40	76 05	—	—	—	—	—	. .
	via Boulogne . .	180 90	126 50								
Via Genova											
Livorno	via Calais	209 90	147 05	134 30	92 10	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	203 80	142 55								
Firenze	via Calais	217 30	152 25	141 70	97 30	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	211 20	147 75								
Roma	via Calais	249 —	174 40	173 40	119 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	242 90	169 90								
Napoli	via Calais	279 85	196 —	205 60	142 —	478 50	353 95	6 mesi (**)	—	—	—
	via Boulogne . .	278 75	191 50								
Via Bologna											
Firenze	via Calais	224 60	157 30	149 —	102 35	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	218 50	152 80								
Roma	via Calais	263 85	184 80	188 25	129 85	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	257 75	180 30								
Napoli	via Calais	294 80	206 50	220 60	162 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	288 70	202 —								
Brindisi	Via Napoli — via Calais	325 85	228 20	251 60	174 20	548 25	399 30	6 mesi (*)	—	—	—
	Via Napoli — via Boul.	319 75	223 70								
	Via Boleg. — via Calais	302 65	211 95	227 05	157 —	525 45	386 80	6 mesi	—	—	—
	Via Boleg. — via Boul.	296 55	207 45								
Messina	Via Napoli — via Calais	369 25	259 75	295 —	205 80	—	—	—	—	—	—
	Via Napoli — via Boul.	363 15	255 25								

OSSERVAZIONI.

Biglietti semplici.

(1) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta.

Per diritto del bollo fr. 0,10 per i biglietti al disopra di 10 franchi.

(2) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi che valgono per 20 giorni.

Biglietti d'andata e ritorno.

(3) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta.

(*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capo-stazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia.

(**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto.

(4) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI	1a e 2a CLASSE	1a e 2a CLASSE (Via Folkestone)	1a e 2a CLASSE (*)	1a e 2a CLASSE (***)		Treno di lusso PENINSULAR-EXPRESS settimanale il venerdì part. da LONDRA (1)
Londres Ch.-Gross Par.	9 — a.	10 — a.	11 — antim.	8 15 p.		8 15 p.
Londres Victoria . . —	9 — a.		11 — antim.	8 15 p.		8 15 p.
Douvres . . . . —	10 55 a.		1 — pomer.	10 15 p.		10 15 p.
Calais-M. (Buffet) (ora di Greenwich) . Arr.	12 15 a.		2 20 pomer.	12 10 a.		12 10 p.
	Déjeun.					
Calais-M. (ora francese) . Par.	12 49 p.		3 — pomer.	1 04 a.		1 » a.
Boulogne-Gare (Buffet) Arr.	1 27 p.	2 18 p.	—	1 49 a.		—
Boulogne-Gare (Buffet) Par.	1 29 p.	2 28 p.	—	1 51 a.		—
Amiens (Buffet) . Arr.	3 04 p.	3 59 p	5 12 pomer.	3 41 a.		3 28 a.
Amiens (Buffet) . Par.	3 09 p.	4 04 p.	5 17 pomer.	3 46 a.		3 33 a.
Paris-Nord (Buffet) Arr.	4 45 p.	5 40 p.	7 — pomer.	5 38 a.		Per la grande cintura
	Pranzo					
Paris-Nord (Buffet) Par.	Vagon-restaurant		7 44 pomer.	6 23 a.		
Paris-Lyon (Buffet) Arr.	Vagon-restaurant		8 21 pomer.	7 23 a.		
	(B) 1a e 2a classe		1a e 2a classe	1a cl.	1a 2a cl.	
Paris-Lyon (Buffet) Par.	8 55 p.		9 10 p.	9 25 a.	2 15 p.	
Dijon . . . . Arr.	1 51 a.		2 24 a.	2 01 p.	7 13 p.	10 32 a.
Genève . . . . —	»		8 52 a.	11 47 p.	—	—
Aix-les-Bains . . . . —	6 33 a.		7 58 a.	10 45 p.	12 27 a.	3 18 p.
Chambéry . . . . . . —	6 56 a.		8 31 a.	11 24 p.	12 50 a.	3 40 p.
Modane . . . . —	9 48 a.		1 38 p.		3 37 a.	6 40 p.
Torino (ora dell'Europa centrale (2). . . Arr.	2 20 p.		6 40 p.	—	8 10 a.	11 12 p.
Torino . . . . Par.	2 40 p.		7 55 p.	—	8 45 a.	
Novara . . . . Arr.	4 36 p.		9 51 p.	—	10 42 a.	
Milano . . . . Arr.	5 35 p.		11 05 p.	—	11 40 a.	
					1a 2a cl.	
Torino . . . . Par.	2 45 p.		8 10 p.	—	8 40 a.	↓
Genova . . . . Arr.	6 14 p.		11 21 p.	—	12 » p.	
San-Remo . . . —	11 22 p.		8 45 a.	—	4 47 p.	
Pisa . . . . —	10 58 p.		4 30 a.	—	4 34 p.	
Firenze . . . . —	12 45 a.		7 30 a.	—	6 54 p.	
Livorno . . . . —	11 39 p.		5 24 a.	—	5 09 p.	
Roma . . . . —	6 34 a.		10 30 a.	—	11 30 p.	
Napoli . . . . —	1 36 p.		6 30 p.	—	7 10 a.	
Brindisi . . . . —	»		»	—	6 20 p.	
Torino . . . . Par.	2 45 p.		7 05 p.	—	8 40 a.	11 20 p.
Alessandria . . . . Arr.	4 18 p.		8 55 p.	—	10 15 a.	12 50 p.
Bologna . . . . —			2 12 a.	—	2 53 p.	5 19 a.
Ancona . . . . —	—		6 52 a.	—	11 10 p.	9 21 a.
Brindisi . . . . —	—		10 17 p.	—	11 » a.	7 50 p.
Firenze . . . . —	—		6 23 a.	—	6 25 p.	
Roma . . . . —	—		12 50 p.	—	11 50 p.	
Napoli . . . . Arr.	—		6 30 p.	—	7 10 a.	

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

RITORNO

STAZIONI	1a e 2a CLASSE	1a e 2a CLASSE		1a e 2a CLASSE	
Napoli (ora dell'Europa centrale (2) . . Par.	7 50 a.	—	—	2 55 p.	
Roma . . . . —	2 30 p.	—	—	11 10 p.	
Firenze . . . . —	9 05 p.	—	—	6 10 a.	
Brindisi . . . . —	6 10 a.	—	—	5 35 p.	
Ancona . . . . —	8 32 p.	—	—	5 35 a	
Bologna . . . . —	1 35 a.	—	—	10 30 a.	
Alessandria . . . . . . —	6 38 a.	8 33 a.	10 46 a.	5 12 p.	
Torino . . . . Arr.	8 30 a.	10 13 a.	12 30 p.	7 — p.	
Brindisi . . . . . . Par.	—	—		10 20 a.	
Napoli . . . . —	7 50 a.	2 55 p.		10 45 p.	
Roma . . . . —	8 » p.	8 50 p.	10 17 p.	8 10 a.	
Livorno . . . . —	9 40 p.	»	4 10 a.	1 55 p.	
Firenze . . . . —	8 25 p.	»	»	12 05 p.	
Pisa . . . . —	10 32 p.	2 55 a.	4 47 a.	2 35 p.	
San-Remo . . . —	6 50 p.	»	3 30 a.	1 48 p.	
Genova . . . . —	2 45 a.	6 35 a.	8 46 a.	7 07 p.	
Torino . . . . Arr.	7 45 a.	10 18 a.	12 30 p.	10 50 p.	
Milano . . . . Par.	1 50 a.	10 40 a.		8 18 p.	
Novara . . . . —	4 30 a.	11 40 a.		9 16 p.	
Torino . . . . Arr.	8 25 a.	1 40 p.		11 10 p.	
Torino . . . . Par.	8 50 a.	2 20 p.		11 25 p.	—
Modane (ora franc.) . —	12 19 p.	5 26 p.		2 21 a.	—
Chambéry . . . . . . —	3 42 p.	8 14 p.		5 02 a.	—
Aix-les-Bains . . . . —	4 14 p.	8 39 p.		5 27 a.	—
Genève . . . . —	2 46 p.	7 21 p.		4 15 a.	—
Dijon . . . . —	11 20 p.	1 45 a.		11 40 a.	1 12 p.
Paris-Lyon (Buffet) Arr.	4 43 a.	6 50 a.		5 33 p.	5 54 p.
Paris-Lyon (Buffet) Par.	7 25 antim.			6 50 p.	
Paris-Nord (Buffet) Arr.	8 04 antim.			7 49 p.	
	A) 1a, 2a classe	1a 2a cl.	Déjeun. 1a 2a cl.	Pranzo (**) 1a, 2a, 3	
Paris-Nord (Buffet) Par.	9 — antim.	10 30 a.	11 50 a.	9 — p.	
Amiens (Buffet) . Arr.	10 40 antim.	12 06 p.	1 25 p.	10 47 p.	
Amiens (Buffet) . Par.	10 45 antim.	12 26 p.	1 30 p.	10 52 p.	
Boulogne-Gare (Buffet) Arr.	12 18 pomer.	2 01 p.	»	12 34 a.	
Boulogne-Gare (Buffet) Par.	12 20 pomer.	2 04 p.	»	12 36 a.	
Calais-M. (Buffet) (ora francese) . Arr.	1 » pomer.	Via Folkestone	3 41 p.	1 20 a.	
Calais-M. (ora di Greenwich) . Par.	1 11 pomer.		3 45 p.	1 30 a.	
Douvres . . . . —	3 05 pomer.		5 45 p.	4 — a.	
Londres Victoria . Arr.	4 50 pomer.		7 30 p.	5 55 a.	
Londres Ch.-Gross Arr.	4 55 pomer.	6 10 p.	7 35 p.	5 55 a.	

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSERVAZIONI. — *Viaggiatori.* — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende i viaggiatori di 3a classe da Parigi per Boulogne, Calais e l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori di 3a classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne. (A) Questo treno non prende i viaggiatori di 2a classe che per Calais e l'Inghilterra. (B) Il treno che parte da Parigi-Lione alle 8.55 pom. non prende a Parigi in 2a classe che i viaggiatori a destinazione oltre Culoz in direzione di Modane e dell'Italia. — *Nota importante.* I treni che partono da Parigi-Nord per Londra alle 9 a. e alle 9 p. e quelli che partono da Londra per Parigi-Nord alle 9 a. e alle 8.15 p., prendono viaggiatori per Boulogne e Boulogne Tintelleries. — *Vetture dirette da Calais verso P.-L.-M.* Una vettura di 1a classe lits-salon va direttamente da Calais a Milano col treno che parte da Calais alle 3 p. e da Parigi-Lione alle 8.55 p. — *Da P.-L.-M. verso Calais.* Una vettura di prima classe lits-salon va direttamente da Milano a Calais col treno partente da Milano alle 10.40 a. e da Parigi-Nord alle 9 a.

TORINO, 1896 — Tip. Lit. CAMILLA E BERTOLERO di NATALE BERTOLERO, Via Ospedale, 18.

G. Pastori Diett. propr. ...

ANNO XXIX. Sabato, 18 Gennaio 1896 NUM. 3.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze. 13 — Torino

RESOCONTO STATISTICO

DEL COMMERCIO E DELLA NAVIGAZIONE DI GENOVA

Anno 1894 e confronto col 1893

(Continuazione, vedi numero precedente).

PARTE PRIMA — MOVIMENTO COMMERCIALE.

Per maggior chiarezza ricordiamo ai lettori che:

Il *Commercio complessivo nell'importazione* comprende tutte le merci estere che furono introdotte in Genova, senza tener conto dell'ulteriore loro destinazione, cioè: se per consumo nello Stato o per transito.

Il *Commercio speciale nell'importazione* indica le sole merci estere sdoganate in Genova per consumo dello Stato.

Il *Commercio complessivo nell'esportazione* comprende le merci nazionali o nazionalizzate che si spediscono all'estero. Chiamansi nazionalizzate quelle merci che sono bensì d'origine estera, ma che entrando nello Stato furono sottoposte al trattamento stabilito per le merci destinate al consumo interno, e che quindi nei rapporti colla legge doganale vengono riguardate come nazionali.

Il *transito* comprende tutte le merci estere che escono da Genova dopo averne attraversato o toccato il territorio; comprende pure tutte le merci estere che vengono riesportate dopo essere rimaste nei depositi doganali.

I. COMMERCIO COMPLESSIVO. — Il movimento complessivo del Commercio coll'estero nel 1894, *importazione, esportazione* e *transito*, ascese a valore ad una somma complessiva di L. it. 572,461,027, ed a peso a tonnellate 3,018,298, che, confrontato con quello del 1893, dà una differenza in più sul *valore* di L. it. 14,303,185, e sul *peso* di tonn. 366,099 in più.

Riepilogo VALORE.

Commercio speciale:		1894	1893
Importazione . . .	L. it.	381,787,617	383,657,742
Esportazione . . .	»	143,615,142	122,561,432
Merci estere in *transito*:			
Uscite per via di mare	»	9,488,133	16,117,033
» di terra	»	37,570,135	35,821,635
	L. it.	572,461,027	558,157,842

Riepilogo PESO.

Commercio speciale:			
Importazione . . .	Tonn.	2,626,925	2,309,427
Esportazione . . .	»	139,450	136,354
Merci estere in *transito*:			
Uscite per via di mare	»	6,968	9,758
» di terra	»	244,955	196,660
	Tonn.	3,018,298	2,652,199

VALORE.

Movimento complessivo del commercio di Genova nel 1894 a *valore* . .	L. it.	572,461,027
Id., id. nel 1893 » . .	»	558,157,842
Differenza in *più* nel 1894	L. it.	14,303,185

PESO.

Movimento complessivo del commercio di Genova nel 1893 a *peso* . . .	Tonn.	3,018,298
Id., id. nel 1894 » . . .	»	2,652,199
Differenza in *più* nel 1894	Tonn.	366,099

II. COMMERCIO SPECIALE. — Il movimento del commercio speciale d'*importazione* durante lo scorso anno 1894 rappresenta a *valore* una somma di L. it. 381,787,617, e quello di *esportazione* di L. it. 143,615,142; a *peso* l'*importazione* fu di tonn. 2,626,925 e l'*esportazione* di tonn. 139,450.

Paragonando queste cifre con quelle del precedente anno 1893 si riconosce nel 1894 una diminuzione nell'*importazione* a *valore* di L. it. 1,870,125 e nell'*esportazione* un aumento di L. it. 21,053,710; a *peso* un aumento nell'*importazione* di tonn. 317,498 e nell'*esportazione* di tonn. 3096.

VALORE.

L'*importazione* è stata nel 1894 . .	L. it.	383,657,742
» » 1893 . .	»	381,787,617
Differenza in *meno* nel 1894	L. it.	1,870,125
L'*esportazione* è stata nel 1894 . .	L. it.	143,615,142
» » 1893 . .	»	122,561,432
Differenza in *più* nel 1894	L. it.	21,053,710

PESO.

L'*importazione* è stata nel 1894 . .	Tonn.	2,626,925
» » 1893 . .	»	2,309,427
Differenza in *più* nel 1894	Tonn.	317,498
L'*esportazione* è stata nel 1894 . .	Tonn.	139,450
» » 1893 . .	»	136,354
Differenza in *più* nel 1894	Tonn.	3,096

III. TRANSITO. — Le merci estere giunte in *transito* durante l'anno 1894 ed uscite per via di mare furono le seguenti:

VALORE.

Merci estere in *transito*:

Uscite per via di mare nel 1893 a *valore*	L. it.	16,117,033
» » 1894 »	»	9,488,133
Differenza in *meno* nel 1893	L. it.	6,628,900

PESO.

Merci estere in *transito*:

Uscite per via di mare nel 1893 a *peso*	Tonn.	9,758
» » 1894 »	»	6,968
Differenza in *meno* nel 1894	Tonn.	2,790

Le merci che traversarono Genova direttamente, o dopo essere state qualche tempo nei *Depositi* durante l'anno 1894 uscite per via di terra, furono le seguenti:

VALORE.

Merci estere in *transito*:

Uscite per via di terra nel 1894 a *valore*	L. it.	37,570,135
» » 1893 »	»	35,821,635
Differenza in *più* nel 1894	L. it.	1,748,500

PESO.

Merci estere in *transito*:

Uscite per via di terra nel 1894 a *peso*	Tonn.	244,955
» » 1893 »	»	196,660
Differenza in *più* nel 1894	Tonn.	48,295

IV. VALORE DEL COMMERCIO SPECIALE NEL 1894, *diviso per categoria.*

Categorie delle merci		Importazione	Esportazione
1. Spiriti, bevande ed olii	L. it.	4,718,464	16,416,173
2. Generi coloniali, droghe e tabacchi	»	36,601,917	1,459,676
3. Prodotti chimici, generi medicinali, resine e profumerie	»	12,614,065	3,502,341
4. Colori e generi per tinta e concia	»	6,570,757	998,804
5. Canapa, lino, juta ed altri vegetali filamentosi, escluso il cotone . .	»	5,828,613	6,056,835
6. Cotone.	»	96,453,890	20,297,244
7. Lana, crine e peli . .	»	9,179,480	4,651,378
8. Seta	»	18,407,145	34,243,256
9. Legno e paglia . . .	»	4,236,920	5,712,890
10. Carta e libri	»	303,530	3,939,723
11. Pelli	»	19,150,099	3,917,638
12. Minerali, metalli e loro lavori	»	52,040,743	15,806,565
13. Pietre, terre, vasellame, vetri e cristalli . . .	»	42,652,134	2,357,356
14. Cereali, farine, paste e prodotti vegetali non compresi in altre categorie	L. it.	51,088,198	9,933,006
15. Animali, prodotti e spoglie di animali non compresi in altre categorie	»	19,057,204	7,160,754
16. Oggetti diversi . . .	»	2,884,458	6,161,503
Totale generale del commercio speciale. . .	L. it.	381,787,617	143,615,142

V. PESO DEL COMMERCIO SPECIALE NEL 1894, *diviso per categoria.*

Categorie delle merci	Importazione Chilogr.	Esportazione Chilogr.
1. Spiriti, bevande ed olii	16,271,633	29,722,336
2. Generi coloniali, droghe e tabacco.	57,826,514	2,077,670
3. Prodotti chimici, generi medicinali, ecc. . .	39,156,903	4,549,132
4. Colori e generi per tinta e concia	14,526,684	1,888,431
5. Canapa, lino e juta . .	10,210,606	3,708,292
6. Cotone.	89,342,447	8,681,208
7. Lana, crine e peli . .	3,385,756	545,011
8. Seta	1,183,870	930,394
9. Legno e paglia . . .	39,056,309	3,478,637
10. Carta e libri	557,463	3,888,992
11. Pelli	11,453,568	1,401,710
12. Minerali, metalli e loro lavori.	119,988,313	17,362,723
13. Pietre, terre, vasellame, vetri, ecc.	1,863,076,086	20,467,891
14. Cereali e prodotti vegetali	314,537,551	36,220,684
15. Animali e spoglie d'animali	46,036,322	3,853,718
16. Oggetti diversi . . .	314,694	672,064
Totale Chilogr.	2,626,924,719	139,449,893

VI. VALORE DELLE MERCI ESTERE IN TRANSITO ED USCITE PER VIA DI MARE *durante gli anni 1894-1893.*

Categorie delle merci		Anno 1894	Anno 1893
1. Spiriti, bevande ed olii	L. it.	875,210	3,378,416
2. Generi coloniali, droghe e tabacchi	»	3,309,696	3,804,773
3. Prodotti chimici, generi medicinali, resine, ecc.	»	170,476	197,417
4. Colori e generi per tinta e concia	»	540,055	823,331
5. Canapa, lino e juta . .	»	8,498	84,145
6. Cotone.	»	1,958,515	2,004,056
7. Lana, crine e peli . .	»	47,403	221,789
8. Seta	»	602,882	3,078,681
9. Legno e paglia . . .	»	54,861	55,498
10. Carta e libri	»	50,274	127,764
11. Pelli e loro lavori . .	»	670,564	869,280
12. Minerali, metalli e loro lavori.	»	144,635	130,127
13. Pietre, terre, vasellame e vetri	»	3,186	20,224
14. Cereali, farine, paste e prodotti vegetali . .	»	253,408	529,700
15. Animali, prodotti e spoglie d'animali . . .	»	757,047	719,312
16. Oggetti diversi . . .	»	41,423	72,520
Totale generale	L. it.	9,488,133	16,117,033

Differenza in *meno* nel 1894 L. it. 6,628,900.

VII. VALORE DELLE MERCI ESTERE GIUNTE IN TRANSITO ED USCITE PER VIA DI MARE *negli anni dal 1873 al 1894* (Dogana di Genova).

Anno			Anno		
1894	L. it.	9,488,133	1883	L. it.	13,425,515
1893	»	16,117,033	1882	»	12,995,881
1892	»	15,412,218	1881	»	13,429,843
1891	»	13,529,829	1880	»	18,464,805
1890	»	13,354,762	1879	»	23,184,908
1889	»	12,799,702	1878	»	18,593,863
1888	»	13,521,608	1877	»	12,145,164
1887	»	18,343,561	1876	»	11,926,469
1886	»	13,756,424	1875	»	12,610,228
1885	»	15,770,326	1874	»	18,220,110
1884	»	16,267,886	1873	»	22,323,178

VIII. Peso delle merci estere giunte in transito ed uscite per via di mare *durante gli anni 1894-1893.*

Categoria delle merci		Anno 1894	Anno 1893
1. Spiriti, bevande ed olii	Chg.	2,592,366	3,584,866
2. Generi coloniali, droghe e tabacchi	»	1,815,705	2,555,289
3. Prodotti chimici, generi medicinali, resine, ecc.	»	136,411	188,996
4. Colori e generi per tinta e concia	»	74,530	87,010
5. Canapa, lino e juta	»	8,093	126,279
6. Cotone	»	266,890	511,720
7. Lana, crine e peli	»	4,898	25,036
8. Seta	»	14,164	81,345
9. Legno e paglia	»	152,032	96,079
10. Carta e libri	»	44,965	104,304
11. Pelli e loro lavori	»	196,033	229,912
12. Minerali, metalli e loro lavori	»	116,937	106,279
13. Pietre, terre, vasellame e vetri	»	4,148	38,246
14. Cereali, farine paste e prodotti vegetali	»	1,070,016	1,614,279
15. Animali, prodotti e spoglie d'animali	»	466,586	403,676
16. Oggetti diversi	»	4,509	4,481
Totale generale	Chg.	6,968,283	9,758,013

Differenza in *meno* nel 1894 Chg. 2,789,730.

IX. Peso delle merci uscite dal deposito franco nel 1894-93, *divise per categoria.*

	MERCI sdoganate		MERCI riesportate		MERCI spedite con bolla-cauz.	
	nel 1894	nel 1893	nel 1894	nel 1893	nel 1894	nel 1893
Categ.	Chilogr.	Chilogr.	Chilogr.	Chilogr.	Chilogr.	Chilogr.
1.	209 212	333 677	490 382	738 036	—	—
2.	50 399 834	58 871 827	887 790	1 762 102	435 028	435 028
3.	269 375	349 790	107 747	143 285	84 432	—
4.	78 058	107 140	2 310	560	—	—
5.	8 762	7 916	5 283	—	—	—
6.	44 306	32 199	—	—	—	—
7.	22 173	9 659	—	—	—	—
8.	—	—	—	—	—	—
9.	357 920	451 180	6 450	6 833	—	—
10.	—	—	—	—	—	—
11.	4 871 639	2 490 490	107 734	201 761	—	—
12.	2 210 570	290 454	30 669	25 560	—	—
13.	5 748	8 141	—	—	—	—
14.	368 711	359 338	125 446	18 622	—	—
15.	71 021	65 219	—	—	—	—
16.	—	—	—	—	—	—
Totale	58 917 329	63 377 030	1 763 811	2 896 759	519 460	435 028

X. Quadro dei diritti d'importazione *incassati dalla Dogana di Genova nell'anno 1894, e confronto col 1893.*

Categoria delle merci		Anno 1894	Anno 1893
1. Spiriti, bevande ed olii	L. it.	7,088,105	8,306,000
2. Generi coloniali, droghe e tabacchi	»	45,469,017	53,018,243
3. Prodotti chimici, generi medicinali, resine e profumerie	»	491,125	422,749
4. Colori e generi per tinta e concia	»	128,652	130,382
5. Canapa, lino, juta ed altri vegetali filamentosi, escluso il cotone	»	100,995	101,682
6. Cotone	L. it.	993,577	1,009,016
7. Lana, crine e peli	»	495,200	587,329
8. Seta	»	89,882	77,622
9. Legno e paglia	»	83,999	92,883
10. Carta e libri	»	41,003	56,629
11. Pelli	»	80,447	73,638
12. Minerali, metalli e loro lavori	»	3,486,237	3,135,013
13. Pietre, terre, vasellame, vetri e cristalli	»	125,248	148,469
14. Cereali, farine, paste e prodotti vegetali non compresi in altre categorie	»	16,925,159	18,197,056
15. Animali, prodotti e spoglie di animali non compresi in altre categorie	»	1,319,679	1,191,304
16. Oggetti diversi	»	104,804	104,827
Totale	L. it.	77,023,129	86,652,842

Differenza in *meno* L. it. 9,699,713.

XI. Quadro dei diritti incassati dalla Dogana di Genova *durante l'anno 1894, e confronto col 1893.*

		Anno 1894	Anno 1893
Dazio d'importazione	L. it.	77,023,129	86,652,843
Esportazione	»	39,195	47,699
Magazzinaggi	»	—	24,381
Lamine e pallottole	»	—	50,389
Bolli a collaggio	»		
Diritti per la legge sul bollo	»	176,147	216,212
Sopratassa di fabbricazione sulla birra e sulle acque gazose	»	21,738	31,133
Id. id. sugli alcool	»	214,030	244,288
Id. sulla preparazione della cicoria	»	2,173	2,294
Id. sull'olio di cotone	»	2,865	7,277
Diritti marittimi di ogni specie	»	2,296,584	2,250,779
Proventi diversi	»	170,367	152,193
Totale	L. it.	79,946,228	89,679,488

Differenza in *meno* nel 1894 L. it. 9,733,260.

XII. Quadro dei diritti incassati dalla Dogana di Genova *dall'anno 1870 al 1894, e confronto con quelli delle altre Dogane dello Stato.*

Anno		Dogana di Genova		Altre Dogane dello Stato
Anno 1894	L. it.	79,946,228	L. it.	139,971,793
» 1893	»	89,679,488	»	151,693,842
» 1892	»	84,116,515	»	153,934,087
» 1891	»	82,718,488	»	173,592,494
» 1890	»	84,076,396	»	172,234,586
» 1889	»	82,721,304	»	180,461,823
» 1888	»	67,309,474	»	138,086,656
» 1887	»	99,027,110	»	170,136,898
» 1886	»	58,869,386	»	118,926,135
» 1885	»	88,184,403	»	158,621,952
» 1884	»	63,898,424	»	114,900,425
» 1883	»	60,677,984	»	118,595,456
» 1882	»	51,679,311	»	107,192,921
» 1881	»	51,456,345	»	105,363,331
» 1880	»	38,827,535	»	86,758,696
» 1879	»	41,776,308	»	92,170,769
» 1878	»	29,651,370	»	75,738,549
» 1877	»	27,602,561	»	73,026,751
» 1876	»	23,739,352	»	74,586,943
» 1875	»	23,475,605	»	78,252,007
» 1874	»	23,079,465	»	74,953,028
» 1873	»	23,654,604	»	70,624,108
» 1872	»	22,312,886	»	63,283,957
» 1871	»	18,734,046	»	60,344,404
» 1870	»	19,220,499	»	54,001,868

Da questi dati emerge chiaro che mentre la Dogana di Genova introitò nel 1894 L. it. 79,916,228, le rimanenti Dogane dello Stato prese insieme introitarono nell'uguale periodo di tempo L. it. 139,971,793 meno del doppio della Dogana di Genova. (*Continua*).

ATTI UFFICIALI
concernenti le FERROVIE ed i LAVORI PUBBLICI

La *Gazzetta Ufficiale* del 13 corrente (n. 9) pubblica il **Regio Decreto 19 dicembre 1895** col quale si prorogano i termini assegnati alla Società dei Tramways Orientali di Genova per compiere le espropriazioni ed i lavori per una tramwia a vapore fra Genova a Nervi.

Detto Decreto si compone dei due articoli seguenti:

Art. 1. È prorogato di altri trenta mesi, a decorrere dal 22 dicembre 1895, ed è quindi portato al 21 giugno 1898 il termine assegnato con Nostro Decreto 22 dicembre 1889, per compiere le espropriazioni ed i lavori per la costruzione di una tramwia a vapore fra Genova e Nervi.

Art. 2. La concessione di tale proroga è vincolata all'adempimento per parte della Società dei Tramways Orientali di Genova, attualmente investita dell'autorizzazione a costruire ed esercitare la tramwia a vapore Genova-Nervi, dell'obbligo di presentare entro sei mesi, dalla data del presente Decreto, i regolari progetti esecutivi delle opere da farsi per l'impianto di detta linea, senza di che s'intenderà di pien diritto decaduta dalla concessione.

INFORMAZIONI PARTICOLARI
DEL *MONITORE*

I provvedimenti pel Porto di Genova.

La Commissione che si occupa dello studio dei provvedimenti necessari a soddisfare i bisogni del traffico nel Porto di Genova, tiene un'adunanza assai importante oggi (18). In questa riunione verranno esaminate ed approvate le relazioni che tre speciali Sotto-Commissioni hanno stese.

La Sotto-Commissione tecnica, composta dai signori Zainy, Oliva, Cassanello e Crosa, ha esaminati i progetti d'ampliamento del Porto, presentati alla Commissione dall'on. Tortarolo, dall'ing. Giaccone e dal Municipio di Genova, ed in base ad uno studio dei numerosi dati statistici e di fatto raccolti dalla Commissione, ha concretato un progetto d'ingrandimento del Porto che permette, senza grande spesa, di porre Genova in condizione di far fronte all'incremento del traffico che un'apposita Sotto-Commissione, nominata nel seno della Commissione stessa ha dimostrato probabile qualche mese addietro. Una particolareggiata relazione di questa Sotto Commissione, che fra breve pubblicheremo, illustra il progetto, il quale, ci compiaciamo osservare, scioglie i problemi ferroviari che tanto interessano il Porto, Genova e Sampierdarena nel modo il più completo.

La Sotto-Commissione finanziaria, composta dai signori Tortarolo, Comandù, Falcone, Lampugnani, Solari, Giaccone e Luiggi, ha esaminati gli studi che S. E. il Ministro dei Lavori Pubblici, Saracco, ha fatti fare dall'ingegnere-capo del Genio Civile L. Luiggi, ben noto a tutti gli studiosi di lavori marittimi e specialmente d'impianti portuali, sull'organizzazione amministrativa e tecnica dei Porti esteri. La Sotto-Commissione, in base agli elementi raccolti, si è formato il convincimento che anche in Italia, come con ottimo successo si riscontra in quasi tutti i Porti esteri, occorre accordare ai Porti commerciali un'amministrazione autonoma, nella quale siano rappresentati tutti gli Enti governativi, locali e commerciali che hanno qualche interesse di rilievo nell'esercizio del Porto, fornendo a questa amministrazione i fondi occorrenti agli ampliamenti richiesti o giustificati dal traffico, mediante il provento di apposite tasse portuali gravanti in lieve misura le unità di traffico che da un buon ordinamento del servizio portuale traggono beneficio. Anche di questa Relazione — la quale applica al caso particolare di Genova le regole generali che da un'apposita legge dovrebbero esser sanzionate per rendere possibile la concessione dell'autonomia accennata a tutti i Porti del Regno che hanno sufficiente vitalità per bastare a sè e non possono aspettare dal Governo la tarda esecuzione d'ogni opera — daremo a suo tempo un ampio estratto.

Finalmente una terza Sotto-Commissione ferroviaria, composta dai signori Crosa, Lampugnani, Falcone, Oliva e Giaccone, ha studiato gli attuali inconvenienti che al servizio ferroviario derivano, causa l'insufficienza degli impianti nelle Stazioni viaggiatori e merci di Sampierdarena, di Genova P. Principe e P. Brignole. La Sotto-Commissione propone l'esecuzione di varie opere come necessarie a dare un assetto regolare al servizio ferroviario in questo centro commerciale di primaria importanza per l'Italia, e principalissima fra queste è la costruzione a P. Brignole di una grande stazione, alla quale facciano capo i treni delle due riviere, e nella quale tutti i servizi ferroviari possano trovar quello sviluppo che le esigenze moderne richiedono.

L'onorevole ministro Saracco, che seppe dar vita a questa Commissione, la quale ha completamente studiato il problema complesso del traffico genovese da un punto di vista completamente scevro d'influenze locali o d'interessi privati, saprà colla tenacia che gli è particolare attuare anche le proposte che dalla Commissione gli verranno rassegnate, intese ad assicurare al nostro Porto principale quel traffico che dalla eccezionale e favorevole posizione topografica viene in esso richiamato.

><

Pel compimento della linea Avezzano-Roccasecca.

Siamo informati da Caserta che quella Deputazione provinciale, considerato i vantaggi che verrebbero dal compimento della linea Roccasecca-Avezzano, mercè cui l'industre Valle del Liri godrebbe di un altro sbocco ai proprî prodotti — associandosi alle istanze all'uopo predetto già fatte al Governo dal Consiglio Comunale di Avezzano — ha deliberato di esprimere fervidi voti al Regio Governo, affinchè le aspirazioni del prefato Consiglio Comunale possano essere tradotte in fatto il più sollecitamente possibile.

><

Per la linea Treviso-Belluno.

Ci scrivono da Belluno che quel Consiglio Provinciale ha dato incarico alla propria Deputazione di fare le pratiche necessarie presso il R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate, allo scopo di ottenere i seguenti miglioramenti sulla linea Treviso-Belluno e cioè:

1. Che la linea sia fornita del materiale necessario per il trasporto dei legnami e cambiati alcuni vagoni in servizio, che molto lasciano a desiderare;

2. Che alla stazione di Montebelluna sia costruita una tettoia interna per uso dei passeggeri;

3. Che il treno raccoglitore venga autorizzato a trasportare i passeggieri anche nel giorno di venerdì;

4. Che la fermata di Levada o venga tolta, o venga

messa in condizione da servire come piccola stazione, come tutte le altre;

5. Che sia provveduto perchè i treni omnibus arrivino in orario;

6. Che sia aumentato il numero dei facchini interni nelle principali stazioni di Belluno, Feltre e Bribano.

><

Istanze per la costruzione di linee nelle Marche.

Ci informano da Urbino che quella Amministrazione Municipale ha rivolto, col mezzo della R. Prefettura della Provincia, vive istanze al Ministero dei Lavori Pubblici per ottenere che nello elenco delle nuove costruzioni ferroviarie, per le quali corrono ora trattative fra il Governo e le Amministrazioni sociali di ferrovie, figurino il tratto Urbino-Sant'Arcangelo e la intera linea Metaurense da Fano a Santa Barbara.

><

Ferrovia Cuneo-Ventimiglia.

(*Stato dei lavori della galleria di Tenda*).

Diamo nel seguente prospetto la situazione riferita al 1° del corrente mese, dello scavo e delle murature della grande galleria del Colle di Tenda, di m. 8,100 di lunghezza in costruzione lungo il tronco da Limone a Vievola, della ferrovia Cuneo Ventimiglia.

	Dal 1° al 31 dicembre 1895	Dal principio dei lavori al 31 dicembre 1895	A farsi
Scavo:			
Avanzata inferiore . .	»	4214.78	3885.22
Avanzata superiore . .	3.—	4349.76	3750.24
Calotta	16.—	4250.40	3849.60
Strozzo	4.—	4208.00	3892.00
Piedritti	15.—	4147.50	3952.50
Grande sezione completa	20.00	4169 00	3931.00
Acquedotto longitudinale	»	4194.26	3905.74
Murature:			
Calotta	19.—	4247.40	3852.60
Piedritti	17.55	4137.40	3962 60
Acquedotto longitudinale	»	3966.26	4133.74
Marciapiedi destro . / » sinistro .	»	1589.75	6510.25

><

Riunione preliminare per la Conferenza di Berna.

Sappiamo che per invito del R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate sarà tenuta, presso il Ministero dei Lavori Pubblici, una riunione preliminare dei rappresentanti delle varie Società Ferroviarie italiane per stabilire la linea di condotta da tenersi dai medesimi nella prossima Conferenza internazionale per la revisione della Convenzione di Berna, che avrà luogo a Parigi, in ordine alle proposte già presentate dagli altri Stati partecipanti alla Convenzione medesima.

><

Per il servizio della linea Palermo-Catania.

Sappiamo che dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri è stata raccomandata al Ministero dei Lavori Pubblici una deliberazione della Giunta Municipale di Palermo intesa ad ottenere che, a tutela degli interessi della Sicilia, sia migliorato il servizio della linea Palermo-Catania secondo le esigenze del commercio. e di una più rapida e comoda comunicazione fra quelle due primarie città.

><

Attivazione del servizio dei trasporti a domicilio a Torino Succursale.

Col giorno 15 corrente venne provvisoriamente instituito alla stazione di Torino Succursale il servizio di presa e consegna a domicilio delle merci, del numerario ed oggetti preziosi, nonchè dei pacchi ferroviari.

Tale servizio si eseguisce alle condizioni generali stabilite nella tariffa per i trasporti a domicilio, edizione 1° gennaio 1889, ed in base ai medesimi prezzi stabiliti per l'identico servizio a Torino P. N. e Torino P. S.

><

Esposizione vinicola italiana a Buenos-Ayres.

Favorita dal Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio, ed appoggiata dalla R. Legazione Italiana in Buenos-Ayres e dalle Camere di Commercio di detta città e da quella di Rosario, si terrà, a principiare dal 15 aprile p. v., una Esposizione vinicola italiana in Buenos-Ayres, con apposito programma e regolamento.

Si assicura che l'Esposizione medesima avrà una considerevole importanza, e che grande utilità potrà derivare all'industria enologica italiana. Ad agevolare il trasporto delle merci e dei viaggiatori diretti alla Mostra, la Società di Navigazione Generale e la Veloce hanno già stabilito di accordare notevoli riduzioni così sui noli come sui passaggi delle persone da Genova fino a destinazione.

A completare tali agevolezze nei trasporti si fanno ora uffici presso le nostre Amministrazioni Ferroviarie affinchè accordino in tale occasione le consuete riduzioni di tariffa di cui alla speciale N. 1. Tutte le merci dovranno essere concentrate a Genova non più tardi del 26 febbraio p. v. per essere imbarcate il successivo giorno 28.

Il Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio si è costituito in Comitato esecutivo della Mostra.

><

Trasporti di cotoni greggi in transito da Genova per la Germania.

Siamo informati che l'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha disposto che, anche per la corrente campagna siano mantenute a favore dei trasporti di cotoni greggi in transito degli scali di Genova per la Germania, le riduzioni accordate nella campagna testè decorsa, ed alle stesse condizioni.

><

Rete Adriatica.

(*Prodotti approssimativi del traffico dell'anno 1895*).

Dal prospetto dei prodotti approssimativi del traffico della Società per le Strade Ferrate Meridionali nell'ultima decade del dicembre u. s., riassumiamo le cifre complessive concernenti l'intiero esercizio del 1895. cioè dal 1° gennaio al 31 dicembre 1895, in confronto al corrispondente periodo dell'esercizio 1894-95.

Lunghezza. — Chilometri in esercizio al 31 dicembre 1895, 5.606.87, dei quali 4215 della Rete principale e 1391.87 della Rete complementare.

La media dei chilometri esercitati durante l'esercizio intiero 1895 fu di chilometri 5558.62, dei quali 4215 della Rete principale e 1343.62 della Rete complementare. Nell'esercizio 1894 chilometri 5514.33, dei quali 4241.72 della Rete principale e 1272.61 della Rete complementare.

Prodotti complessivi. — Nell'intiero esercizio 1895 L. 104,086,029.67, delle quali L. 96,821,39 .16 per la Rete principale e L. 7,264,637.51 per la Rete complementare.

Nell'esercizio 1894 L. 103,523,014.06, delle quali L. 96,715,599.93 per la Rete principale e L. 6,807,414.13 per la Rete complementare.

Si ha quindi un aumento di L. 105,792.23 per la

Rete principale e di L. 457,223.31 per la Rete complementare.

Prodotto chilometrico delle Reti riunite. — Nell'intero esercizio 1895 il prodotto medio chilometrico fu di L. 18,725.15 contro L. 18,773.45 nell'esercizio 1894. Vi fu quindi una diminuzione di L. 48.30.

><

Rete Sicula.

(*Prodotti approssimativi del traffico nel 1° semestre dell'esercizio 1895-96*).

Dal prospetto dei prodotti approssimativi del traffico della Società per le Strade Ferrate della Sicilia nell'ultima decade del dicembre u. s. riassumiamo le seguenti cifre complessive concernenti il primo semestre dell'esercizio 1895 96, e cioè dal 1° luglio al 31 dicembre 1895 in confronto al corrispondente periodo dell'esercizio 1894-95.

Lunghezza. — La media dei chilometri esercitati fu di 616 per la Rete principale e 484 per la complementare. Nel 1° semestre dell'esercizio precedente 616 per la Rete principale e 421 per la Rete complementare.

Prodotti complessivi. — Nel 1° semestre dell'esercizio 1895-96, L. 5,265,496, delle quali L. 4,200,495 per la Rete principale e 1,065,001 per la Rete complementare.

Nel corrispondente periodo dell'esercizio precedente lire 4,930,962, delle quali lire 4,166,878 per la Rete principale e lire 764,084 per la Rete complementare.

Si ha quindi un aumento di lire 33,617 per la Rete principale e di L. 300,917 per la Rete complementare.

Prodotto chilometrico riassuntivo. — Per la Rete principale L. 6819 nel 1° semestre dell'esercizio 1895-96 contro L. 6764 nel corrispondente periodo del 1894-95. Per la Rete complementare L. 2200 nel 1° semestre del 1895-96 contro L. 1815 nel corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

Servizio attraverso lo stretto di Messina. — I prodotti dal 1° luglio al 31 dicembre 1895 furono di L. 71,048, contro L. 34,685 durante il corrispondente periodo dell'esercizio precedente. Vi è un aumento complessivo di L. 36,363, cioè di L. 777 per chilometro.

><

Ferrovie del Mediterraneo.

(*Progetti, preventivi, ecc., presentati all'approvazione governativa*).

L'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha sottoposto alla approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici:

1. Il progetto delle opere necessarie per provvedere alla riparazione dei rinforzi in legname delle travate metalliche esistenti al ponte Goranella alle progressive 183.806-183.884 della linea *Roma-Pisa*; spesa L. 1,600;

2. Il preventivo della spesa di L. 850 occorrente per modificazioni agli impianti pel riscaldamento a vapore nei locali adibiti ad uso caffè, nella stazione di *Torino P. N.*;

3. Il preventivo della spesa di L. 800 occcorrente pei lavori riguardanti la sostituzione di una bilancia a ponte da 30 tonnellate, sistema Bianco-Opessi, a quella da 20 tonnellate inservibile nello scalo merci di *Spezia-Valdellora*;

4. Il preventivo della spesa di L. 400 occorrente per provvedere all'impianto del servizio d'acqua potabile in stazione di Isola del Cantone, lungo la ferrovia da *Torino a Genova*;

5. Il contratto stipulato colla Ditta Società Industriale della Valnerina di Terni, per la fornitura di N. 90,000 arpioni di ferro per armamento, modello N. 2, del peso totale approssimativo di chilog. 38,250;

6. Il contratto colla Società degli Alti Forni, Fonderie ed Acciaierie di Terni per la provvista di N. 5400 stecche d'acciaio dolce a corniera per armamento-modello 2, del peso totale approssimativo di kg. 54,400;

7. Il progetto dei lavori occorrenti per la sistemazione degli scoli d'acqua delle scarpate e della chiusura nella stazione di Arce, della linea *Roccasecca-Avezzano.* La spesa preventivata per la esecuzione dei lavori, ai quali si provvederà mediante gara a licitazione privata, ammonta a L. 24,000. L'approvazione del progetto dovrebbe valere anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le espropriazioni;

8. Il progetto di costruzione di un pozzetto raccoglitore, a monte del manufatto alla progressiva 7.252 della linea *Bastia-Mondovì.*

><

Ferrovie dell'Adriatico.

(*Progetti, preventivi, ecc. presentati all'approvazione governativa*).

L'Amministrazione delle Strade Ferrate Meridionali ha sottoposto alla approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici:

1. La proposta dei lavori occorrenti per provvedere al consolidamento della trincea presso all'imbocco Faenza della galleria Carzola al chilometro 21.600 della linea *Faenza-Firenze*, con annesso preventivo di spesa di L. 5300;

2. Il contratto stipulato colla Società Cooperativa di Cesenatico per modificazioni alle case cantoniere del tronco ferroviario da *Ravenna a Cesenatico,* allo scopo di renderle atte per l'alloggio di due famiglie;

3. La proposta per il rifacimento in acciaio con rotaie del modello N. 2 ex-Alta Italia, da m. 12, del tronco compreso fra i chilometri 30.150 e 33.205 della linea da *Cremona a Treviglio.* La spesa preventivata per la esecuzione dei lavori ammonta a L. 18,900; e quella per la fornitura del materiale metallico di armamento a L. 53,662.40. Alle opere si provvederà in economia;

4. Il progetto dei lavori di sistemazione dell'attraversamento del fiume Marecchia, al chilom. 110.552.10 da Bologna della linea *Bologna-Otranto;* e dei sottovia laterali al medesimo, mediante deviazione della linea e la costruzione di nuove travate metalliche sulla sede del secondo binario. La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 74,500. Alla esecuzione delle opere si propone di provvedere: mediante licitazione privata fra Ditte nazionali favorevolmente conosciute, per quanto riguarda la fornitura in opera delle nuove travate; ed in economia per tutti i lavori riferentisi alle variazioni nell'altimetria e nella planimetria dei binari;

5. La proposta dei lavori occorrenti per proteggere la ferrovia Solmona-Isernia contro la caduta di massi, fra i chilometri 10.000 e 10.445, nel tronco da *Solmona a Cansano.* La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 40,000:

6. La proposta dei lavori necessari per sistemare ed ampliare l'ufficio della Cassa dell'esercizio in Bologna, posta al piano superiore del corpo centrale del fabbricato viaggiatori di quella stazione. La spesa preventivata per la esecuzione delle opere ammonta a L. 5000;

7. Il contratto stipulato colla Ditta Bornati Ottorino per l'appalto dei lavori di raschiatura, pulitura e riverniciatura delle travate metalliche in opera su alcuni ponti e sottovia del tronco da Mestre a San Donà di Piave, nella ferrovia *Mestre-San Donà-Portogruaro;*

8. Il preventivo della spesa di L. 1265 occorrente

per provvedere al completamento della delimitazione del tronco di ferrovia Codogno-Piacenza, nella ferrovia da *Milano a Piacenza.*

><

Strade Ferrate Secondarie.

Prospetto dei prodotti del traffico, ottenuti nei primi cinque mesi dell'esercizio finanziario corrente (1° luglio-30 novembre 1895), in confronto con quelli avutisi nel corrispondente periodo dell'esercizio precedente:

Indicazione delle linee	Primi cinque mesi dell'esercizio 1895-96	1894-95	Differenza	
Torino-Rivoli . .	68,939	74,387	—	5,448
Basaluzzo-Frugarolo	4,458	4,318	+	140
Napoli-Pozzuoli-Cuma . . .	162,723	173,814	—	11,091
Ferr. e Navig. del Lago di Lugano	40,104	40,787	—	683
Sassuolo-Modena-Mirand.-Finale	152,575	150,528	+	2,047
Torino-Ciriè-Lanzo	267,626	263,744	+	3,882
Poggibonsi-Colle .	22,919	21,055	+	1,864
Santhià-Biella .	321,823	322,188	—	365
Bergamo - Ponte della Selva .	138,812	127,535	+	11,277
Settimo-Rivarolo-Castellamonte .	193,000	182,435	+	10,565
Ferr. Nord-Milano	1,253,340	1,211,244	+	42,096
Novara-Seregno .	236,223	217,151	+	19,072
Suzzara-Ferrara .	147,427	135,709	+	11,718
Ferrovie di Reggio dell'Emilia . .	125,979	101,331	+	24,648
Ferrovie Economiche Biellesi. .	95,897	87,889	+	8,008
Sarde della Compagnia Reale .	691,437	710,876	—	19,439
Vicenza Schio . .	156,200	163,208	—	7,008
Padova-Montebelluna	68,000	71,213	—	3,213
Conegliano - Vittorio . . .	39,700	42,419	—	2,719
Bologna-Portomaggiore . .	135,400	133,857	+	1,543
Arezzo-Stia . .	63,300	68,504	—	5,204
Vicenza-Treviso e Padova-Bassano	332,700	346,683	—	13,983
Torre-Arsiero . .	67,700	74,601	—	6,901
Parma-Suzzara .	69,500	70,687	—	1,187
Cividale-Portogruaro . . .	101,000	120,067	—	19,067
Ferrovie Secondar. della Sardegna	311,165	308,121	+	3,044

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato, in sue recenti adunanze, ha dato il proprio parere sui seguenti affari riguardanti il servizio delle Strade Ferrate.

Il Consiglio ha ritenuto:

1. Che possa essere approvato un progetto della Direzione Generale per le Strade Ferrate Meridionali, riguardante il ricarico della massicciata del tronco Asola-Viadana nella ferrovia Parma-Brescia-Iseo. La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 33,500 di cui L. 13,300 per lavori e L. 20,200 pel trasporto della ghiaia, da eseguirsi in economia;

2. Che sia meritevole della superiore approvazione un progetto presentato dalla predetta Direzione Generale per le Strade Ferrate Meridionali per l'applicazione di persiane alle finestre del piano superiore, e di reticolati metallici alle porte a vetri, a pianterreno, nei fabbricati viaggiatori delle stazioni lungo il tronco Firenze-Borgo San Lorenzo, della linea Faenza-Firenze. La spesa all'uopo occorrente ammonta a L. 6,420;

3. Che anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità possa approvarsi un progetto compilato dalla Direzione Generale per le Strade Ferrate della Sicilia, per l'impianto di una fermata nella località detta Scala, presso la garetta N. 30, al chilom. 26.159 fra le stazioni di Venetico Spadafora e di Santa Lucia lungo la ferrovia Messina-Patti-Cerda.

La spesa preventivata per la esecuzione delle opere considerate in progetto ammonta a L. 10,492.34 e per il loro compimento è assegnato il termine di due anni;

4. Che possa essere approvata una maggiore spesa, oltre quella già autorizzata per l'esecuzione dei lavori di presa d'acqua dal torrente Scrivia, ad uso del rifornitore nella stazione di Ronco-Villavecchia, lungo la ferrovia Succursale dei Giovi;

5. Che a completa tacitazione di ogni vertenza si possa approvare un progetto di transazione concordato colla Impresa Morandi per maggiori compensi da essa chiesti in relazione al collaudo ed alla liquidazione finale dei lavori eseguiti per l'ampliamento della stazione di Benevento.

Il Consiglio di Stato ha poi dato il suo parere:

a) sul progetto di appalto a corpo del tronco da San Felice a Poggio Rusco nella linea da Bologna a Verona, comprendente tutte le provviste ed i lavori per la costruzione della ferrovia, esclusi i ferri d'armamento e le provviste e posa in opera per il telegrafo ed il materiale mobile, nonchè le espropriazioni stabili per la sede stradale e sue dipendenze;

b) sul progetto esecutivo 28 gennaio e 3 maggio 1895 delle opere di approdo dei *ferry-boats* nel porto di Reggio di Calabria, per il servizio di Navigazione dello Stretto di Messina.

><

Tariffe ferroviarie italiane.

(*Proposta di aggiunte*).

È in esame presso il R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate una proposta della Società esercente la Rete Adriatica per aggiunte e modificazioni al Capo II dell'Allegato 8 delle tariffe. La proposta medesima ha per iscopo di secondare le domande del commercio, dirette ad ottenere che lo scalo di Venezia-Marittima venga ammesso ai trasporti a piccola velocità accelerata, compreso il bestiame.

(*Domanda di tariffa speciale*).

La Mediterranea, con parere favorevole, ha sottoposto all'approvazione superiore una domanda della Ditta Brizzi e Moleo di Roma per ottenere, pei trasporti di sansa vergine alla rinfusa a vagone completo, che essa deve eseguire per Roma Trastevere, le siano concesse le stesse facilitazioni già accordate ad altre Ditte per consimili trasporti, obbligandosi ad un traffico minimo annuale di 600 tonnellate.

(*Decreti in corso*).

È in corso un decreto dei Ministri dei Lavori Pubblici e di Agricoltura, Industria e Commercio col quale viene approvata, in via di esperimento, e per il periodo di un anno, la estensione della tariffa locale N. 201, serie A, al tronco Macerata-Albacina della ferrovia Portocivitanova Albacina, per i trasporti in direzione di Porto-

civitanova verso Foggia e viceversa; giusta una proposta all'uopo presentata dalla Amministrazione delle Strade Ferrate Meridionali, di accordo con quella delle ferrovie del Mediterraneo.

(Approvazioni ministeriali).

Il Ministero del Tesoro, di accordo con quello delle Finanze:

a) ha approvata la proposta di concessione a favore della Ditta Francesco Parisi di Venezia, di prezzi speciali per i trasporti di ghisa greggia da Venezia ad Udine, dietro vincolo di un determinato traffico minimo annuale;

b) Ha consentito che la concessione di cui gode la Ditta Trezza, per i suoi trasporti di zolfo sia rinnovata per un altro anno, a partire dal 1° novembre 1895, con le modificazioni proposte dall'Amministrazione ferroviaria interessata;

c) ha ammessa la rinnovazione per un altro anno, a partire dal 1° marzo p. v. della concessione già fatta alla Ditta Candiani per i suoi trasporti di silicato di potassa.

NECROLOGIO

Ci giunge la triste notizia della morte del sig. ingegnere **FRANCESCO CROTTI**, Capo-sezione principale delle Strade Ferrate del Mediterraneo, avvenuta il 16 corrente a Cannero sul Lago Maggiore, dove si era recato per cercare nel cambiamento di clima un ristoro alla malattia che lo travagliava.

Dotato di vasta coltura, d'ingegno pronto, lavoratore attivo ed infaticabile, egli lascia ovunque larga impronta di sè.

Nato il 31 agosto 1839, assunto il 1° maggio 1861 dall'Amministrazione delle Ferrovie dell'Alta Italia in qualità di Ingegnere, vi percorse la sua carriera e vi ebbe diverse destinazioni, trovando però sempre il tempo fra le sue occupazioni d'ufficio di dedicarsi a questioni tecniche e matematiche dove portò la sua nota personale, ribellandosi, ci si passi la parola, alla burocrazia della scienza e insorgendo, spesso con fortuna, contro certe formole e certi principii accettati troppo supinamente.

Una gran parte de' suoi scritti si trovano negli « Atti del Collegio degli Ingegneri di Milano » di cui era Socio operoso ed attualmente anche Vice-Presidente; altri apparvero fra i manuali dell'Hoepli, o formarono pubblicazioni speciali. Sarebbe troppo lungo enumerarli tutti, chè il suo ingegno versatile toccò molti argomenti. Citeremo a memoria, nel campo della matematica pura « La compensazione degli errori » « La teoria dell'elasticità »; nel campo tecnico una monografia « Sul disastro ferroviario del Ponte di Monchenstein » ed un « Saggio di un nuovo avviamento agli studi idraulici »; nel campo più specialmente ferroviario uno studio « Sulla sopraelevazione nelle curve », ecc.

Ma fra i vari argomenti trattati, quello a cui si dedicò maggiormente fu la sistemazione delle Casse Pensioni Ferroviarie. Egli fu il primo a gettare un grido d'allarme, a dimostrare la instabilità della loro situazione, ad invocare dei provvedimenti efficaci a rimetterle in assetto.

E dopo più di dieci anni di studi e di lavoro, egli viene a mancare alla vigilia del giorno in cui una legge progettata deve portare un rimedio alle Casse Pensioni, per le quali tanto si adoperò.

Egli aveva acquistata tale una competenza in questo ramo che veniva consultato da più parti, ed il suo responso valeva a trascinare alle riforme anche i più nolenti. Ricorderemo, fra altro, il suo magistrale lavoro sulle Pensioni del Municipio di Milano.

Un ultimo studio di simil genere egli ha compiuto pochi giorni prima che la malattia domasse il suo spirito infaticabile, per conto della Società Nazionale di mutuo soccorso fra gli Impiegati, e la Relazione che ha presentato è una nuova prova della lucidità della sua mente e della sua profonda conoscenza della questione.

La fine immatura dell'ingegnere CROTTI giunge inaspettata e dolorosa ai suoi numerosi amici ed ammiratori, ed io, nell'interpretarne i sentimenti, invio alla famiglia, da lui tanto amata, una parola di conforto. Il pensiero della stima che godeva e del rimpianto universale che lascia, valga a lenire il dolore di tanta sciagura. G. R.

Notizie Ferroviarie Italiane

Prodotti delle Ferrovie Italiane. — Il prospetto dei prodotti lordi approssimativi delle Ferrovie italiane, pubblicato in questi giorni dal R. Ispettorato delle Strade Ferrate, comprende i dati relativi ai primi 2 mesi dell'esercizio in corso, cioè dal 1° luglio al 31 agosto 1895. In questo periodo i prodotti approssimativi del traffico ascesero in complesso a L. 43,396,623, superano di L. 538,354 quelli ottenuti nell'esercizio precedente.

La lunghezza media delle linee in esercizio pel suddetto periodo si ragguagliava a 15,197 km., in aumento di chilometri 380, e il prodotto chilometrico ammontava a lire 2862, con un aumento di L. 13 in confronto dell'esercizio precedente.

Per ciascuna delle grandi Rete ferroviarie e per gli altri gruppi di linee, i dati analoghi pel periodo in discorso sono espressi dalle cifre seguenti:

Dal 1° luglio al 31 agosto 1895.

		Lunghezza media	Prodotti lordi	Prodotti chilometric
Rete Mediterranea . . .	Km.	5595	20,984,850	3,571
Rete Adriatica	»	5569	17,640,243	3,169
Rete Sicula	»	1093	1,750,418	1,601
Ferrovie dello Stato esercite Società Veneta . . .	»	140	175,000	1,250
Ferrovie Reali Sarde . .	»	411	279,896	681
Ferrovie Secondarie Sarde	»	594	146,555	246
Ferrovie diverse . . .	»	1795	2,419,661	1,348

Differenze in confronto dell'esercizio precedente.

		Lunghezza media	Prodotti lordi	Prodotti chilometrici
Rete Mediterranea . . .	Km.	+ 158	+ 568,866	— 184
Rete Adriatica	»	+ 78	+ 371,343	+ 23
Rete Sicula.	»	+ 64	+ 181,441	+ 77
Ferrovie dello Stato esercite Società Veneta . . .	»	—	— 6,943	49
Ferrovie Reali Sarde . .	»	—	— 18,205	— 44
Ferrovie Secondarie Sarde	»	—	— 2,595	— 10
Ferrovie diverse	»	+ 80	+ 77,510	— 17

Ferrovia Campobasso-Isernia. — Sappiamo che è stato riconosciuto meritevole di approvazione dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici il progetto, compilato dalla Società delle Ferrovie Meridionali, per la costruzione del secondo e terzo tronco Boiano-Cantalupo del Sannio-Carpinone della linea Campobasso-Isernia.

Ferrovia Rezzato-Vobarno. — Domenica scorsa ebbe luogo a Milano l'assemblea generale degli azionisti di questa ferrovia, rappresentanti un capitale di L. 109,000, sotto la presidenza dell'ing. cav. Gian Antonio Ronchi e coll'assistenza del notaio dottor Stefano Allocchio. Fu costituita la Società, che si denominerà Ferrovia Rezzato-Vobarno e Valle-Sabbia, e fu votato lo statuto, nel quale è fatta facoltà al Consiglio d'Amministrazione di fare gli studi pel prolungamento a Barghe.

Procedutosi alle votazioni, risultarono ad unanimità eletti:

Consiglieri. — Feltrinelli ing. Giuseppe, Migliavacca cavaliere Angelo, Giordani ing. Sperandio, Sabatti cav. Giovanni, Ottolini Eligio.

Sindaci. — Benedini on. cav. Bortolo, Della Porta ragioniere Leopoldo, Tonolini rag. Lorenzo.
Sindaci supplenti. — Castiglioni ing. Giuseppe, Comini avv. Onorato.

Tramvia elettrica Varese-Luino. — *La variante al progetto per Germignaga.* — Il tronco principale della tramvia elettrica Varese-Luino Voldomino-Luino, studiato dall'ing. Rigoni, metterebbe capo direttamente a questa ultima borgata attraversando la Tresa in prossimità di Voldomino Inferiore per seguire per qualche tratto la tramvia di Ponte Tresa, passare la linea del Gottardo sotto il ponte della strada di Creva e scendere poi alla piazza del lago attraversando la piazza del Risorgimento e il viale del Mercato.

A questo primo progetto viene ora proposta una variante, la quale dipartendosi sotto Voldomino Superiore in prossimità del cimitero, passerebbe a sinistra di Voldomino Inferiore e quindi, attraversata la Tresa, seguirebbe quest'ultima lungo la sponda destra fin quasi al ponte di Germignaga per mettersi poscia sulla provinciale verso Luino che costeggia il lago fino all'imbarcadero.

Questa variante, studiata per servire con maggiore comodità il comune di Germignaga, allungherebbe il percorso totale della linea di circa 900 metri e presenterebbe quindi, oltrechè una maggiore spesa di costruzione, anche una maggiore spesa di esercizio.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie Svizzere. — *Ferrovia del Pilato.* — Durante il passato anno 1895 — l'esercizio regolare ebbe luogo dall'11 aprile al 28 novembre — questa ferrovia trasportò 40,841 passeggieri contro 30,860 nell'anno 1894.

L'introito complessivo dell'esercizio dell'anno 1895 fu di fr. 253,716.38 contro franchi 196,135.42 nel 1894, ossia fr. 50,743.27 (fr. 39,227.09) in media per chilometro.

Ferrovie germaniche. — *Biglietti d'abbonamento.* — Il movimento cominciato nel Gran Ducato di Baden per facilitare il movimento delle Strade Ferrate si estende a tutto il resto della Germania.

Le Strade Ferrate dello Stato Prussiano, quelle dell'Alsazia-Lorena e quelle del Würtemberg hanno adottato un sistema di biglietti di abbonamento per 1, 3, 6 o 12 mesi, che sono rilasciati agli sportelli delle compagnie come i biglietti ordinari, la sola condizione essendo quella di apporre nel biglietto la firma del titolare. I nuovi biglietti possono essere presi in qualunque tempo dell'anno; le tariffe vennero ridotte circa del 10 per cento per i biglietti annuali; per i biglietti mensili, trimestrali e semestrali il vantaggio è ancora maggiore poichè le differenze fatte in favore degli abbonamenti annuali sono soppresse.

— *Le tramwie di Berlino.* — Il 4 novembre 1895 la Commissione delegata a presiedere il movimento commerciale e ferroviario della città di Berlino tenne un'adunanza, nella quale furono stabiliti gli ordinamenti da prescriversi pei nuovi tramvays. Fu pure approvata la pianta generale per il compimento della rete dei tram, ed inoltre venne presentato un progetto alla grande Società dei tramvays, per cambiare la trazione a cavalli in trazione elettrica a fili sotterranei, come fu adottato a Dresda sulla linea Behreno-Frepton. Circa i regolamenti normali per tutti i tramvays furono prese le decisioni seguenti:

1° L'esercizio delle imprese ferroviarie verrà concesso soltanto fino al 1911.

2° La forza motrice, gas od elettricità, dovrà essere adottata a forma delle prescrizioni municipali.

3° La tariffa generale dei passeggeri deve essere di dieci *Pfennig* (centesimi).

Il Presidente inoltre fece la descrizione di un nuovo vagone a gas che fu costruito dalla Ditta Borsig, e che presenta dei pregi indiscutibili.

Ferrovie della Serbia. — Un comunicato ufficiale annuncia che il Ministro dei Lavori Pubblici ha incaricato una Commissione di stabilire il tracciato delle nuove Strade ferrate che devono riunire le linee già esistenti alle parti del regno private finora di comunicazioni dirette. Una delle linee progettate riunirà Belgrado alle ferrovie rumene.

La lunghezza totale di queste linee sarà di 1000 chilometri; la spesa non supererà i 75 milioni di franchi.

Probabilmente la costruzione sarà assunta direttamente dallo Stato col concorso dei Comuni interessati.

Ferrovie Turche. — Il Ministero dei Lavori Pubblici ha preso una decisione assai importante concernente le ferrovie in Turchia. Finora le diramazioni non potevano essere costruite che a condizione che avessero lo stesso scartamento della linea principale. Le Compagnie ferroviarie sarebbero ora invece autorizzate a far costruire delle diramazioni a scartamento ridotto. I centri commerciali dell'impero potranno così essere riuniti con poca spesa colle principali linee ferroviarie. Questa misura contribuirà indubbiamente allo sviluppo del commercio dell'interno.

— *Giunzione Salonicco-Costantinopoli.* — Un iradè imperiale ordina d'inviare delle Commissioni tecniche per procedere: 1° alla consegna delle sezioni Narlikeuy, Kuka e Nousrotli-Yenikeuy della ferrovia di giunzione Salonicco-Costantinopoli; 2° alla consegna definitiva delle sezioni Karassoulon-Doyouran e Salonicco-Kelindir; 3° alla consegna provvisoria dei 70 chilometri dell'ultima sezione della linea che sarà terminata nel mese corrente ed alla consegna definitiva della sezione Doyouran-Hadji-Beylik.

La linea non tarderà ad essere aperta al traffico da Salonicco a Dédéagatch.

Ferrovie dell'Argentina. — Nella Repubblica Argentina esistono attualmente 30 linee di ferrovie, dello sviluppo totale di 14,072 chilometri.

Le principali linee sono riunite nel seguente prospetto:

	Capitale	Lunghezza
B. A. Grau-Sud	Fr. 391,423,785	Km. 2,250
Buenos-Ayres-Rosario	» 216,985,430	» 1,475
Provincia Santa-Fè	» 92,507,500	» 1,306
Central Argentino	» 253,442,485	» 1,236
Central Cordoba	» 105,000,000	» 884
B. A. Oeste	» 249,425,315	» 704
Buenos-Ayres Pacifico	» 69,057,080	» 685
San Cristobal-Tucuman	» 60,129,945	» 650
Prov. Entre Riano	» 80,905,200	» 611
Central Norte	» 115,228,900	» 398

Il prezzo medio di chilometro di linea risale a 156,000 franchi. Il capitale totale impiegato ammonta a 2,195 milioni di franchi, di cui 225 per le linee dello Stato, 430 milioni per le linee con garanzia ed il rimanente per le imprese puramente private.

Il prodotto lordo di queste 30 linee è stato, nel 1894, di 370,119 585 franchi, le spese furono di 212,057,550 franchi.

Sicchè l'utile ammontò a 158,062,035 franchi.

Ferrovie dell'India. — Una importante linea ferroviaria di montagna è stata costruita tra Darjeeling e Siligari. Queste città distano tra loro 51 miglia inglesi, e di queste 51 miglia, solamente 7 sono in piano, mentre per 40 miglia la linea sale continuamente su per erte montagne fino a raggiungere un'altezza di 7000 piedi; da questa sommità discende per 200 piedi fino alla città di Darjeeling, la quale appunto si trova a 6800 piedi sul livello del mare. Le pendenze più sentite sono di metri 1 sopra 23 metri di lunghezza, e la curva più stretta ha un raggio di 60 piedi. Per la massima parte la linea è stata costruita lungo la strada maestra governativa, ed essendo la costruzione della ferrovia stata intrapresa da una Società privata, così questa Società deve dividere col Governo stesso l'utile dell'esercizio superiore al 5 per cento. Le spese per la costruzione della linea sommarono a Rs. 16,900 fra ponti, acquedotti, ecc.; Rs. 8000 per l'impianto di stazione;

Rs. 10,000 nel materiale ruotante; in media Rs. 60,404 per miglio.

Gli incassi sono fino ad ora soddisfacentissimi, ammontando a 283 Rs. per miglio la settimana; cosicchè le Ferrovie dovettero pagare al Governo una somma assai rispettabile per la partecipazione degli utili.

Notizie Diverse

Concorso a premi al merito industriale e alla cooperazione industriale. — Con Decreto reale del 19 dicembre 1895 è stato protratto a tutto il 15 marzo 1896 il termine per la presentazione delle domande d'ammessione al concorso a premi al merito industriale, aperto con R. D. del 4 agosto 1895.

Con tale R. Decreto l'industria della seta è stata aggiunta alle altre chiamate a prendere parte al concorso, e furono assegnati ad essa i seguenti premi:

Al merito industriale:

Una medaglia d'oro, con diploma;
Due medaglie d'oro di 1ª classe, con diploma;
Quattro medaglie d'oro di 2ª classe, con diploma;
Otto medaglie d'argento, con diploma.

Alla cooperazione industriale:

Una medaglia d'oro, con diploma;
Una medaglia d'argento, con premio di L. 150.
Due medaglie di bronzo, con il premio di L. 100 ciascuna.

Con lo stesso R. Decreto sono stati inoltre così aumentati i premi istituiti per le invenzioni e i provvedimenti aventi per fine di tutelare l'incolumità degli operai nelle fabbriche e di migliorarne le condizioni morali e materiali:

Una medaglia d'oro di 1ª classe, con diploma;
Quattro medaglie d'oro di 2ª classe, con diploma;
Dieci medaglie d'argento, con diploma.

Commercio d'Italia con l'estremo Oriente. — In Milano si è costituito un Comitato coll'intento di promuovere ed agevolare l'esportazione dei nostri prodotti per l'estremo Oriente. E ciò mediante la istituzione nelle piazze principali di quelle regioni di agenzie commerciali, le quali operano nell'interesse esclusivo delle Case industriali aderenti ad esso Comitato, ed all'uopo costituite in apposito Consorzio.

Alcune di queste agenzie funzionano già a Bombay, Singapore ed Hong-Kong, ed i risultati fin qui conseguiti sono molto lusinghieri. Altre saranno istituite tra breve.

Si richiama pertanto l'attenzione dei produttori nazionali sui considerevoli vantaggi che potranno ottenere associandosi al Consorzio anzidetto, facendo loro noto che in seno al medesimo non sono ancora rappresentate le seguenti industrie:

Apparecchi elettrici, strumenti musicali, strumenti scientifici, fiori artificiali, marmette per pavimenti in mosaico alla veneziana, marmi artificiali, tele metalliche, tessuti di juta, maglierie, filati rossi di cotone, tele Oxford, tende guipure, saponi e candele, spazzole, tele cerate, chiodi per cavalli, letti di ferro, acido solforico, carrozze e vagoni per ferrovie, locomotive.

Per gli opportuni schiarimenti intorno alle condizioni dell'associazione od altro, gli interessati dovranno rivolgersi direttamente al Comitato promotore del commercio dell'estremo Oriente in Milano.

Nuovo ponte sulla Vistola. — Un nuovo ponte sulla Vistola venne costruito a Dirschau in Prussia, lateralmente ad un altro, ora divenuto insufficiente pel traffico della linea ferroviaria che ivi passa; come l'antico, il nuovo ponte è a 6 campate, della luce di metri 129; le travi principali sono a correnti curvilinei e della forma di un elisse assai allungato.

Le traverse metalliche nel mondo. — La questione della sottostruttura metallica per le strade ferrate è certo una delle più importanti e delle più discusse dagli ingegneri di strade ferrate. Alcuni sono partigiani ardenti, altri nemici irreconciliabili delle traverse metalliche, e anche in questo caso si può affermare che la verità sia nel giusto mezzo, ossia che la forma delle traverse metalliche non è ancora perfetta, ma che si arriverà a trovare il tipo e sopratutto il sistema di attacco in modo da permettere al metallo di surrogare il legno.

Risulta infatti, in base ai dati attinti ad una Relazione pubblicata recentemente dal signor E. Russell per il Dipartimento di Agricoltura agli Stati Uniti, che la proporzione delle strade ferrate armate con supporti metallici in rapporto alla lunghezza totale di quelle esistenti nel mondo è aumentata dal 7 0|0 nel 1890 al 10 0|0 nel 1894. Lasciando da parte gli Stati Uniti e il Canadà, che con una rete di ferrovie straordinariamente sviluppata non ne hanno, per così dire, di posate su supporti metallici, la proporzione sarebbe di 17.2 0|0 nel 1894 contro 13.2 per cento nel 1890.

I dati della Relazione stessa sono incompleti e in realtà, nelle condizioni suddette, vale a dire non tenendo conto degli Stati Uniti e del Canadà, si può dire che le ferrovie posate su sottostruttura metallica, in proporzione alla lunghezza della rete esistente in tutto il mondo, è salita da 15 0|0 nel 1890 a 20 0|0 nel 1894.

Nel 1892, al Congresso Internazionale di Strade Ferrate tenuto a Parigi, il signor Kowalski, che presentò parecchie Relazioni sovra tale questione, calcolò la lunghezza totale della rete ferroviaria del mondo a 446,000 miglia inglesi, con 46,500 miglia, ossia il 10 0|0 di strade intieramente metalliche.

Secondo il signor Russell, sarebbe stata per il 1890 di 362,000 miglia detta lunghezza, con 25,000 miglia di strade intieramente metalliche, ossia il 7 0|0, mentre la Relazione del 1894 dà rispettivamente 400,000 miglia e 35,000, ossia il 9 0|0.

Nel Belgio l'aumento della lunghezza delle ferrovie posate su sottostruttura metallica è stata di 61 miglia, ossia di 98 chilom. circa.

La Germania tiene di gran lunga il primo posto. Vengono poi la Svizzera, l'Olanda, la Spagna, l'Austria-Ungheria ed il Belgio, che occupa così il sesto posto.

L'Inghilterra si è mostrata, sino ad ora, avversa all'impiego di supporti metallici.

È da notare che su 5000 miglia di nuove ferrovie costruite in Europa dal 1890 al 1894, ve ne sono 3000 armate con traverse metalliche e 2000 solamente con traverse di legno, ossia rispettivamente 60 0|0 e 40 0|0.

In Africa è la Colonia del Capo che tiene il primato, seguita da presso dall'Egitto. Su 1475 miglia di strade ferrate costrutte dal 1890 al 1894, se ne trovano 1111 armate con traverse metalliche, ossia più del 75 0|0.

L'Australia non fa quasi alcun uso di supporti metallici, e sulla rete di 1360 miglia costruita dal 1890 al 1394, non si contano che 48 miglia di strade metalliche.

In Asia, per contro, le strade con sottostruttura metallica dominano. Nel 1894 se ne trovano 14,500 miglia su un totale di 22,000, ossia più del 66 0|0, e sulle 5894 miglia di nuove costruite dal 1890 al 1894 ve ne sono 5272 intieramente metalliche,

L'America del Sud ha fatto anch'essa un gran progresso sotto questo rapporto; infatti, se la proporzione delle strade metalliche nel 1894 non è che del 21 0|0 sul totale delle esistenti, presentemente però su 800 miglia di nuove costruite dal 1890 al 1894, ve ne sono 652 miglia su sottostruttura metallica, ossia l'80 0|0 circa.

Infine, sulle 14,279 miglia di nuove ferrovie costruite dal 1890 al 1894 nel mondo, senza tener conto degli Stati Uniti e del Canadà, ve ne sono 10,166 interamente metalliche, ossia il 70 0|0 circa.

Per terminare, pubblichiamo la chiusa di una lettera indirizzata al giornale *Washington Post* dal signor Fernow, capo della Divisione delle foreste al Ministero di Agricoltura a Washington: « In seguito a Relazioni di inge-

gneri incaricati della sorveglianza di 25,000 miglia di ferrovie posate su supporti in acciaio, risulta che non è tanto la considerazione del costo iniziale delle strade che bisogna ricercare per sapere se la sostituzione del metallo al legno è vantaggiosa o no, bensì la superiorità della strada, la stabilità, la sicurezza e la grande economia di manutenzione, dal che consegue essere, alla fine dei conti, tutta l'economia in favore delle strade intieramente metalliche ».

Esposizione delle industrie berlinesi 1896. — I lavori preparatori per l'Esposizione delle industrie berlinesi, che si inaugurerà il 1° maggio 1896, sulla cui organizzazione e sul cui piano riferimmo lungamente qualche tempo fa, sono sensibilmente avanzati.

L'intero terreno dell'Esposizione, compresovi tutte le mostre e i divertimenti, ma specialmente la grande galleria delle macchine, saranno sfarzosamente illuminati sino ad ora avanzata della notte e l'entrata costerà 50 centesimi indistintamente. eccettuato un solo giorno della settimana, in cui costerà un marco, ma sino alle 5 pom.

Considerata la grande estensione dell'Esposizione, il provvedere alla rapidità delle circolazioni all'interno dell'Esposizione era una imprescindibile necessità, a cui si provvede costruendo lungo tutta la sua periferia una apposita ferrovia elettrica con 10 stazioni nei punti essenziali.

Anche la questione delle comunicazioni fuori dell'Esposizione, che, date le speciali condizioni stradali di Berlino, legittimava non pochi dubbi, è stata risolta nel senso che oltre la ferrovia Metropolitana e di Cintura, che con un servizio non interrotto durante tutto il giorno di treni a tre soli minuti di intervallo, potrà trasportare comodamente la massa dei visitatori dal centro della città alla Esposizione, vi saranno tre apposite ferrovie elettriche a livello, che collegheranno l'Esposizione con i principali centri della città, nonchè nuove linee di omnibus, trams e, sulla Sprea, assai più vaporetti per passeggieri che non sia mai stato il caso prima d'adesso.

Esponendo tutto ciò che ha aderenza alla pescicoltura e alla pesca, nonchè alla preparazione dei pesci, l'Esposizione di pescicoltura, a cui partecipa tutta la Germania, si è proposta di fare propaganda per la prevalenza del pesce, quale mezzo di alimentazione delle masse popolari, assai più efficacemente che non sia mai stata fatta sinora. In tutti i reparti poi l'attrattiva speciale dell'Esposizione di Berlino del 1896 sarà che il visitatore non passerà innanzi a oggetti bell'e fatti, ma assisterà alla loro lavorazione progressiva, alla gestazione di tutti gli oggetti, che, finiti, lo sorprenderanno per la loro perfezione.

L'Esposizione coloniale, che gode della speciale cooperazione del Governo imperiale e di quanti con le loro esplorazioni ed i loro lavori in Africa benemeritarono della Germania, si è proposto pubblicamente il cômpito di aumentare la simpatia della nazione per le imprese coloniali. Secondo il piano irrevocabilmente stabilito, i visitatori dell'Esposizione vedranno a Berlino non solo quanto d'interessante offrono la fauna e l'etnografia africana, bensì anche gli indigeni delle diverse regioni d'Africa, non solo a scopo di semplice curiosità e passatempo, ma occupati nelle loro faccende giornaliere e si persuaderanno di vista propria sino a che punto gli elementi suscettibili di cultura del continente nero possano servirci di ausiliari nella diffusione della civiltà colà.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Segniamo con un asterisco * le notizie di cui diamo maggiori ragguagli nelle Informazioni Particolari, ove sono pubblicate eziandio le *Deliberazioni del Consiglio di Stato* e le *Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici*.

1. — Progetti e preventivi di spese presentati per l'approvazione al R. Ispettorato Generale.

Rete Adriatica. — L. 74,500 * progetto dei lavori di sistemazione dell'attraversamento del fiume Marecchia, sulla linea Bologna-Otranto:

L. 40,000 * proposta di lavori per proteggere il tronco Solmona-Cassano contro la caduta dei massi, linea Solmona-Isernia;

L. 18,900 * proposta per rifacimento in acciaio di binario, sulla linea da Cremona a Treviglio, oltre a L. 53,662.40 per materiale metallico d'armamento;

L. 5.300 * proposta di lavori per consolidamento di trincea sulla linea Faenza-Firenze;

L. 5,000 * proposta per lavori all'ufficio della Cassa dell'Esercizio in Bologna;

L. 1,265 * preventivo per completamento di delimitazione sulla ferrovia da Milano a Piacenza;

Contratti * diversi.

Rete Mediterranea. — L. 24,000 * progetto di lavori di sistemazione delle scarpate e chiusura della stazione di Arce, sulla linea Roccasecca-Avezzano;

L. 1,600 * progetto per riparazione dei rinforzi al ponte Goranella, linea Roma-Pisa;

L. 850 * preventivo per modificazione agli impianti di riscaldamento nella stazione di Torino P. N.;

L. 800 * preventivo per sostituzione di bilancia nello scalo merci di Spezia-Valdellora;

Contratti * diversi.

3. — Gare aperte.

Rete Mediterranea. — Per ricostruzione di muretti a secco di chiusura sul tronco Orbetello-Grosseto. Importo L. 33,000. Tempo utile per la presentazione delle offerte fino al 21 gennaio andante, ore 10.30.

4. — Gare aggiudicate.

Rete Mediterranea. — Alla Ditta Grondona Bartolomeo di Pontedecimo i lavori di consolidamento della tettoia viaggiatori in Stazione di Asti col ribasso del 15.70 0[0 sui prezzi di tariffa.

5. — Contratti stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Mediterranea (Seduta del Comitato, 17 gennaio). — Colla Ditta Filippo Tassara e Figlio di Voltri per fornitura di N. 1200 molle a spira in acciaio Martin-Siemens;

Colla Ditta Biancotti, Destefani e C. di Torino per fornitura di metalli diversi;

Colla Ditta Sardelli Lucesio per appalto dei lavori occorrenti pel miglioramento del servizio merci P. V. in Stazione di Siena;

Colla Ditta Verga Angelo per appalto dei lavori di ricostruzione del rivestimento della galleria di Cocciago lungo la linea Milano-Chiasso;

Colla Ditta Lazzarini Gustavo per consolidamento della sede binario dei treni pari fra i Km. 118.426-118.460 e 119.400-119.445 della linea Roma-Napoli, fra Pofi-Castro e Ceprano;

Colla Ditta Magnani G. B di Torino per appalto lavori d'ampliamento dello Scalo Merci in Stazione di S. Ambrogio lungo la linea Torino-Modane;

Colla Ditta Corvino Luigi per appalto lavori di consolidamento del fabbricato viaggiatori della Stazione di Mignano, lungo la linea Roma Napoli.

II. — Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Pavia (14 febbraio, ore 10, unico e definitivo). — Appalto delle opere e provviste occorrenti per la generale sistemazione della 2ª tratta dell'argine sinistro di Po e Terdobbio dalla difesa del Gerone, all'argine maestro dei Ronchi-Brondelli, compresa la formazione delle piazzette di guardia e la sistemazione delle rampe d'accesso (m. 5,240.72). Importo L. 159,750. Cauzione L. 10,000.

Municipio di Ortanova — Foggia — (22 gennaio, ore 10, 1ª asta). — Appalto dei lavori per l'ampliamento del Cimitero di Ortanova. Importo L. 21,744.53. Cauzione L. 500. Fatali 6 febbraio, ore 12.

Prefettura di Mantova (23 gennaio, ore 11, unico e definitivo). — Appalto della manutenzione di parecchie strade nazionali, per un importo di L. 54,200. Cauzione L. 2,000.

Prefettura di Rovigo (3 febbraio, ore 10, unico e def.). — Appalto dei lavori di rimonta della difesa frontale subacquea della sponda sinistra del Po di Venezia e d'investimento della scarpa arginale corrosa, in località *Freddo Retinella* (m. 438). Importo lire 58,290. Cauz. L. 5,000.

Prefettura di Ravenna (3 febbraio, ore 11, 1ª asta). — Appalto dei lavori compresi nel 2° lotto per la costruzione del nuovo carcere giudiziario entro la cinta. Importo L. 146,660. Cauzione provvisoria L. 7,500.

APPALTI ALL'ESTERO.

Belgio. — *Deputazione provinciale di Arlon* (31 gennaio). — Costruzione della strada da Bouillon a Corbion. Prezzo d'asta lire 358,500. Cauz. lire 30,000.

Spagna. — *Direzione Generale dei Lavori Pubblici in Madrid* (30 gennaio). — Lavori del ponte in ferro sulla riviera Tuérto e la traversata della Baneza, strada dal Rio Negro a quello di Leon a Caboalles. Prezzo d'asta pes. 241,566. Cauz. pes. 12,100.

III. — Forniture diverse.

Aste.

Direzione dei Telegrafi — Firenze — (27 gennaio, ore 11, unica e definitiva). — Fornitura annuale di 2,300 pali di castagno selvatico, per un periodo di 5 anni. Importo complessivo L. 101,500. Cauz. L. 500.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

ESTRAZIONI E PAGAMENTI.

Ferrovia Nord-Milano. — Pagamento della cedola n. 5 in L. 10 delle azioni di preferenza.

Ferrovia Maremmana. — La *Gazzetta Ufficiale* del 13 corrente, n. 9, pubblica la distinta delle obbligazioni estratte e rimborsabili in L. 500 dal 1° gennaio corrente.

Canale Cavour. — La suddetta Gazzetta pubblica pure la distinta delle 2,500 obbligazioni estratte il 16 dicembre 1895.

CONVOCAZIONI.

SOCIETÀ FERROVIARIE, TRAMVIARIE E DI NAVIGAZIONE.

19 febbraio. — **Società delle Guidovie Centrali Venete.** — Assemblea generale ordinaeia per le ore 13 1|2 nella sede sociale in Padova.

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

	genn. 11	genn. 18
Azioni Ferrovie Biella	L. 463	463
» » Mediterranee	» 477.50	483
» » Meridionali	» 636	645
» » Pinerolo (1ª emiss.)	» 360	360
» » » (2ª »)	» 335	365
» » Secondarie Sarde	» 310	310
» » Sicule	» 588	588
Buoni Ferrovie Meridionali	» 561	562
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e		
» » Sicule *A. B. C. D.*	» 283	285
» » Cuneo (2ª emiss.)	» 308	308
» » Gottardo 3 %	» 101.70	101.70
» » Mediterranee 4 0[0	» 500	503
» » Meridionali	» 301	301.50
» » Meridionali Austriache	» 378.50	385
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 305	304
» » » 2ª emiss.	» 281	281
» » Pontebba	» 452	452
» » Sarde, serie *A.*	» 286	292
» » » serie *B.*	» 288	288
» » » 1879	» 289	290
» » Savona	» 302	302
» » Secondarie Sarde	» 428.50	423.50
» » Sicule 4 0[0 oro	» 450	451
» » Tirreno	» 442	442
» » Vittorio Emanuele	» 304	304

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1895-96. — *Dal 1° al 10 Gennaio 1896.* — *19ª Decade.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA		
	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze
Chilometri in esercizio	4407	4407	—	1298	1085	+ 213
Media	4407	4351	+ 56	1225	1079	+ 146
Viaggiatori	1,000,588 03	960,766 38	+ 39,821 65	69,216 34	41,702 71	+ 27,513 63
Bagagli e cani	44,063 45	44,106 76	— 43 31	2,299 60	808 47	+ 1,491 13
Merci a G.V. e P.V. acc.	281,480 36	241,024 09	+ 40,456 27	12,064 70	9,078 73	+ 2,985 97
Merci a P. V.	1,311,090 43	1,125,001 94	+ 186,088 49	54,771 04	39,837 51	+ 14,933 53
TOTALE	2,637,222 27	2,370,899 17	+ 266 323 10	138,351 68	91,427 42	+ 46,924 26

Prodotti *dal 1° Luglio 1895 al 10 Gennaio 1896.*

Viaggiatori	26,474,188 35	25,411,210 50	+1,062,977 85	1,311,081 31	1,362,647 40	— 51,566 09
Bagagli e cani	1,199,962 07	1.171,041 82	+ 28,920 25	38,614 45	34,830 57	+ 3,783 88
Merci a G.V. e P.V. acc.	6,474,757 32	6,109,505 53	+ 365,251 79	240,053 29	249,627 78	— 9,574 49
Merci a P. V.	31,829,956 00	30,277,013 12	+1,552,942 88	1,281,050 14	1,139,956 15	+ 141,093 99
TOTALE	65,978,863 74	62,968,770 97	+3,010,092 77	2,870,799 19	2,787,061 90	+ 83,737 29

Prodotto per chilometro.

della decade	598 42	537 98	+ 60 44	106 59	84 26	+ 22 33
riassuntivo	14,971 38	14,472 25	+ 499 13	2,343 51	2,583 00	— 239 49

(*) La linea Milano-Chiasso (km. 52) comune colla Rete Adriatica, è calcolata per la sola metà.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

18ª Decade — Dal 21 al 31 Dicembre 1895.

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traffico	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
			PRODOTTI DELLA DECADE					
1895	90 082 00	2.069 00	12.653 00	143.044 00	1.204 00	249.009 00	616 00	404 00
1894	95.969 00	2.063 00	12.753 00	133.911 00	1.357 00	246.053 00	616 00	399 00
Differenze nel 1895	— 5.980 00	+ 6 00	— 100 00	+ 9.133 00	— 153 00	+ 2.956 00	»	+ 5 00
			PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 31 DICEMBRE 1895.					
1895-96	1.739.957 00	36.258 00	197.498 00	2.205 202 00	21 580 00	4.200.495 00	616 00	6.819 00
1894-95	1.694.651 00	35.868 00	204.008 00	2.209.095 00	23.256 00	4.166.878 00	616 00	6.764 00
Differenze nel 1895	+ 45.306 00	+ 390 00	— 6.510 00	— 3.893 00	— 1.676 00	+ 33.617 00	»	+ 55 00
			RETE COMPLEMENTARE					
			PRODOTTI DELLA DECADE					
1895	32.365 00	503 00	2.698 00	40.675 00	341 00	76.582 00	484 00	158 00
1894	25.469 00	207 00	2.457 00	20.957 00	76 00	49.166 00	421 00	117 00
Differenze nel 1895	+ 6.896 00	+ 296 00	+ 241 00	+ 19.718 00	+ 265 00	+ 27.416 00	+ 63 00	+ 41 00
			PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 31 DICEMBRE 1895.					
1895-96	644.106 00	9 440 00	45.686 00	361.496 00	4.273 00	1.065.001 00	484 00	2.200 00
1894-95	475.335 00	4.793 00	30.826 00	249.646 00	3.484 00	764.084 00	421 00	1.815 00
Differenze nel 1895	+ 168.771 00	+ 4.647 00	+ 14.860 00	+ 111.850 00	+ 789 00	+ 300.917 00	+ 63 00	+ 385 00
			STRETTO DI MESSINA					
			PRODOTTI DELLA DECADE					
1895	2.073 00	141 00	237 00	470 00	» 00	2.921 00	23 00	127 00
1894	1.412 00	80 00	236 00	328 00	» 00	2.056 00	15 00	137 00
Differenze nel 1895	+ 661 00	+ 61 00	+ 1 00	+ 142 00	» 00	+ 865 00	+ 8	— 10 00
			PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 31 DICEMBRE 1895.					
1895	56.453 00	2.270 00	3.996 00	8.329 00	» 00	71.048 00	23 00	3.089 00
1894	26.241 00	1.395 00	2.584 00	4.446 00	19 00	34.685 00	15 00	2.312 00
Differenze nel 1895	+ 30.212 00	+ 875 00	+ 1.412 00	+ 3.883 00	— 19 00	+ 36.363 00	+ 8	+ 777 00

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA. — 36ª Decade — dal 21 al 31 Dicembre 1895

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Prodotti indiretti	TOTALE	Media dei chilom. esercitati
			PRODOTTI DELLA DECADE.				
1895	1.081.178 44	43.938 48	328.614 68	1.107.675 29	7.348 05	2.568.734 91	4.215 00
1894	1.060.438 39	47.164 58	314.389 71	1.234.684 51	12.734 10	2.669.411 29	4.215 00
Differenze nel 1895	+ 20.740 05	— 3.226 10	+ 14.224 97	— 127.009 22	— 5.386 05	— 100.656 35	— —
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.				
1895	38.138.773 56	1.795.436 05	12.297.393 82	44.146.428 66	443.360 07	96.821.392 16	4.215 00
1894	37.375.234 56	1.730.015 54	12.302.720 39	44.865.610 26	442.019 18	96.715.599 93	4.241 72
Differenze nel 1895	+ 763.539 00	+ 65.420 51	— 5.326 57	— 719.181 60	+ 1.340 89	+ 105.792 23	— 26 72
			RETE COMPLEMENTARE				
			PRODOTTI DELLA DECADE.				
1895	85.210 46	1.292 38	25.034 70	112.310 66	902 20	224.750 40	1.391 87
1894	68.242 77	1.508 73	19.341 48	95.768 87	535 13	185.396 98	1.294 68
Differenze nel 1895	+ 16.967 69	— 216 35	+ 5.693 22	+ 16.541 79	+ 367 07	+ 39.353 42	+ 97 19
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.				
1895	2.640.205 53	66.645 08	801.363 03	3.716.796 46	39.627 41	7.264.637 51	1.343 62
1894	2.497.452 07	62.835 82	769.437 50	3.433.871 25	43.817 49	6.807.414 13	1.272 61
Differenze nel 1895	+ 142.753 46	+ 3.809 26	+ 31.925 53	+ 282.925 21	— 4.190 08	+ 457.223 38	+ 71 01

PRODOTTI PER CHILOMETRO DELLE RETI RIUNITE

PRODOTTO			PRODOTTO RIASSUNTIVO		
della decade corrente	della decade precedente	Differenza nel 1895	dell'anno corrente	dell'anno precedente	Differenza nel 1895
498 22	518 14	— 19 92	18.725 15	18.773 45	— 48 30

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

Dai punti contro indicati alle Stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)		BIGLIETTI SEMPLICI – Londra (1) 1a classe	Londra (1) 2a classe	Parigi (2) 1a classe	Parigi (2) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO – Londra (3) (Diritto di porto compreso) 1a classe	Londra (3) 2a classe	Londra (3) validità	Parigi (4) 1a classe	Parigi (4) 2a classe	Parigi (4) validità
Via Moncenisio											
Torino	via Calais	166 85	116 55	90 75	61 60	254 —	187 85	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni
	via Boulogne	160 25	112 05								
Milano	via Calais	180 90	129 15	104 85	72 25	272 25	199 30	45 giorni	166 35	119 —	30 giorn
	via Boulogne	175 60	124 65								
Venezia	via Calais	—	—	141 75	97 30	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni
	via Boulogne										
Genova	via Calais	187 —	131 —	111 40	76 05	—	—	—	—	—	
	via Boulogne	180 90	126 50								
Via Genova											
Livorno	via Calais	209 90	147 05	184 30	92 10	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	208 80	142 55								
Firenze	via Calais	217 30	152 25	141 70	97 30	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	211 20	147 75								
Roma	via Calais	249 —	174 40	178 40	119 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	242 90	169 90								
Napoli	via Calais	279 85	196 —	205 60	142 —	478 50	353 95	6 mesi (**)	—	—	—
	via Boulogne	273 75	191 50								
Via Bologna											
Firenze	via Calais	224 60	157 30	149 —	102 35	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	218 50	152 80								
Roma	via Calais	268 85	184 80	188 25	129 85	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	257 75	180 30								
Napoli	via Calais	294 80	206 50	220 60	162 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	288 70	202 —								
Brindisi – Via Napoli	via Calais	325 85	228 20	251 60	174 20	543 25	399 30	6 mesi (*)	—	—	—
	via Boul.	319 75	223 70								
Brindisi – Via Boleg.	via Calais	302 65	211 95	227 05	157 —	525 45	386 80	6 mesi	—	—	—
	via Boul.	296 55	207 45								
Messina – Via Napoli	via Calais	369 25	259 75	295 —	205 80	—	—	—	—	—	—
	via Boul.	363 15	255 25								

OSSERVAZIONI.

Biglietti semplici.

(1) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta.

Per diritto del bollo fr. 0,10 per i biglietti al disopra di 10 franchi.

(2) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi che valgono per 20 giorni.

Biglietti d'andata e ritorno.

(3) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta.

(*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capo-stazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia.

(**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto.

(4) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritornò Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI		1a e 2a CLASSE	(Via Folkestone)		1a e 2a CLASSE		Treno di lusso PENINSULAR-EXPRESS settimanale il venerdì part. da LONDRA
				(*)	(***)		(1)
Londres Ch.-Gross	Par.	9 — a.	10 — a.	11 — antim.	8 15 p.		8 15 p.
Londres Victoria	—	9 — a.		11 — antim.	8 15 p.		8 15 p.
Douvres	—	10 55 a.		1 — pomer.	10 15 p.		10 15 p.
Calais-M. (*Buffet*) (ora di Greenwich)	Arr.	12 15 a.		2 20 pomer.	12 10 a.		12 10 p.
		Déjeun.					
(ora francese)	Par.	12 49 p.		3 — pomer.	1 04 a.		1 » a.
Boulogne-Gare (*Buffet*)	Arr.	1 27 p.	2 18 p.	—	1 49 a.		—
	Par.	1 29 p.	2 23 p.	—	1 51 a.		—
Amiens (*Buffet*)	Arr.	3 04 p.	3 59 p	5 12 pomer.	3 41 a.		3 28 a.
	Par.	3 09 p.	4 04 p.	5 17 pomer.	3 46 a.		3 33 a.
Paris-Nord (*Buffet*)	Arr.	4 45 p.	5 40 p.	7 — pomer.	5 38 a.		Per la grande cintura
		Pranso					
	Par.	*Vagon-restaurant*		7 44 pomer.	6 23 a.		
Paris-Lyon (*Buffet*)	Arr.			8 21 pomer.	7 23 a.		
		(B) 1a e 2a classe		1a e 2a classe	1a cl.	1a 2a cl.	
Paris-Lyon (*Buffet*)	Par.	8 55 p.		9 10 p.	9 25 a.	2 15 p.	
Dijon	Arr.	1 51 a.		2 24 a.	2 01 p.	7 13 p.	10 32 a.
Genève	—	»		8 52 a.	11 47 p.	—	—
Aix-les-Bains	—	6 33 a.		7 58 a.	10 45 p.	12 27 a.	3 18 p.
Chambéry	—	6 56 a.		8 31 a.	11 24 p.	12 50 a.	3 40 p.
Modane	—	9 48 a.		1 38 p.		3 37 a.	6 40 p.
Torino (ora dell'Europa centrale (2)	Arr.	2 20 p.		6 40 p.	—	8 10 a.	11 12 p.
Torino	Par	2 40 p.		7 55 p.	—	8 45 a.	
Novara	Arr	4 36 p.		9 51 p.	—	10 42 a.	
Milano	Arr	5 35 p.		11 05 p.	—	11 40 a.	
						1a 2a cl.	
Torino	Par.	2 45 p.		8 10 p.	—	8 40 a.	
Genova	Arr.	6 14 p.		11 21 p.	—	12 » p.	
San-Remo	—	11 22 p.		8 45 a.	—	4 47 p	
Pisa	—	10 58 p.		4 30 a.	—	4 34 p.	
Firenze	—	12 45 a.		7 30 a.	—	6 54 p.	
Livorno	—	11 39 p.		5 24 a.	—	5 09 p.	
Roma	—	6 34 a.		10 30 a.	—	11 30 p.	
Napoli	—	1 36 p.		6 30 p.	—	7 10 a.	
Brindisi	—	»		»	—	6 20 p.	
Torino	Par.	2 45 p.		7 05 p.	—	8 40 a.	11 20 p.
Alessandria	Arr.	4 18 p.		8 55 p.	—	10 15 a	12 50 p.
Bologna	—			2 12 a.	—	2 53 p.	5 19 a.
Ancona	—	—		6 52 a.	—	11 10 p.	9 21 a.
Brindisi	—	—		10 17 p.	—	11 » a.	7 50 p.
Firenze	—	—		6 28 a.	—	6 25 p.	
Roma	—	—		12 50 p.	—	11 50 p.	
Napoli	Arr.	—		6 30 p.	—	7 10 a.	

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

RITORNO

STAZIONI		1a e 2a CLASSE	1a e 2a CLASSE		1a e 2a CLASSE	
Napoli. (ora dell'Europa centrale (2)	Par.	7 50 a.	—	—	2 55 p.	
Roma	—	2 30 p.	—	—	11 10 p.	
Firenze	—	9 05 p.	—	—	6 10 a.	
Brindisi	—	6 10 a.	—	—	5 35 p.	
Ancona	—	8 32 p.	—	—	5 35 a	
Bologna	—	1 35 a.	—	—	10 30 a.	
Alessandria	—	6 38 a.	8 33 a.	10 46 a.	5 12 p.	
Torino	Arr.	8 30 a.	10 13 a.	12 30 p.	7 — p.	
Brindisi	Par.	—	—		10 20 a.	
Napoli	—	7 50 a.	2 55 p.		10 45 p.	
Roma	—	3 » p.	8 50 p.	10 17 p.	8 10 a.	
Livorno	—	9 40 p.	»	4 10 a.	1 55 p.	
Firenze	—	8 25 p.	»	»	12 05 p.	
Pisa	—	10 32 p.	2 55 a.	4 47 a.	2 35 p.	
San-Remo	—	6 50 p.	»	8 30 a.	1 48 p.	
Genova	—	2 45 a.	6 35 a.	8 46 a.	7 07 p.	
Torino	Arr.	7 45 a.	10 13 a.	12 30 p.	10 50 p.	
Milano	Par.	1 50 a.	10 40 a.		8 18 p.	
Novara	—	4 30 a.	11 40 a.		9 16 p.	
Torino	Arr.	8 25 a.	1 40 p.		11 10 p.	
Torino	Par.	8 50 a.	2 20 p.		11 25 p.	—
Modane (ora franc.)	—	12 19 p.	5 26 p.		3 21 a.	—
Chambéry	—	3 42 p.	8 14 p.		5 02 a.	—
Aix-les-Bains	—	4 14 p.	8 39 p.		5 27 a.	—
Genève	—	2 46 p.	7 21 p.		4 15 a.	—
Dijon	—	11 20 p.	1 45 a.		11 40 a.	1 12 p.
Paris-Lyon (*Buffet*)	Arr.	4 43 a.	6 50 a.		5 33 p.	5 54 p.
Paris-Lyon (*Buffet*)	Par.	7 25 antim.			6 50 p.	
	Arr.	8 04 antim.			7 49 p.	
Paris-Nord (*Buffet*)		A) 1a, 2a classe	1a 2a cl.	*Déjeun.* 1a 2a cl.	*Pranso* (**) 1a, 2a, 3	
	Par	9 — antim.	10 30 a.	11 50 a.	9 — p.	
Amiens (*Buffet*)	Arr.	10 40 antim.	12 06 p.	1 25 p.	10 47 p.	
	Par.	10 45 antim.	12 26 p.	1 30 p.	10 52 p.	
Boulogne-Gare (*Buffet*)	Arr.	12 18 pomer.	2 01 p.	»	12 34 a.	
	Par.	12 20 pomer.	2 04 p.	»	12 36 a.	
Calais-M. (*Buffet*) (ora francese)	Arr.	1 » pomer.	Via Folkestone	3 41 p.	1 20 a.	
(ora di Greenwich)	Par.	1 11 pomer.		3 45 p.	1 30 a.	
Douvres	—	3 05 pomer.		5 45 p.	4 — a.	
Londres Victoria	Arr.	4 50 pomer.		7 30 p.	5 55 a.	
Londres Ch.-Gross	Arr.	4 55 pomer.	6 10 p.	7 35 p.	5 55 a.	

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSERVAZIONI. — *Viaggiatori.* — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende i viaggiatori di 3a classe da Parigi per Boulogne, Calais e l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori di 3a classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne. (A) Questo treno non prende i viaggiatori di 2a classe che per Calais e l'Inghilterra. (B) Il treno che parte da Parigi-Lione alle 8.55 pom: non prende a Parigi in 2a classe che i viaggiatori a destinazione oltre Culoz in direzione di Modane e dell'Italia. — *Nota importante.* I treni che partono da Parigi-Nord per Londra alle 9 a. e alle 9 p. e quelli che partono da Londra per Parigi-Nord alle 9 a. e alle 8.15 p., prendono viaggiatori per Boulogne e Boulogne Tintelleries. — *Vetture dirette da Calais verso P.-L.-M.* Una vettura di 1a classe lits-salon va direttamente da Calais a Milano col treno che parte da Calais alle 3 p. e da Parigi-Lione alle 8.55 p. — *Da P.-L.-M. verso Calais.* Una vettura di prima classe lits-salon va direttamente da Milano a Calais col treno partente da Milano alle 10.40 a. e da Parigi-Nord alle 9 a.

Società Nazionale delle OFFICINE di SAVIGLIANO

(*Anonima con sede in Savigliano — Capitale versato L. 2,500,000*)

DIREZIONE in Torino
Via Venti Settembre, N. 40

OFFICINE
in Savigliano ed in Torino

COSTRUZIONI MECCANICHE ED ELETTRICHE.

Materiale mobile e fisso per Ferrovie e per Tramvie.
Ponti in ferro e fondazioni ad aria compressa.
Tettoie.
Ferrovie a dentiera e Funicolari.
Argani, Grues e Montacarichi.

Dinamo di piccola e di grande potenza, sistema Hillairet Huguet.
Trasporti di forza motrice a distanza.
Illuminazione elettrica.
Ferrovie e Tramvie elettriche.
Argani, Grues, Macchine utensili, Pompe centrifughe, ecc., con trasmissione elettrica.

FERROVIE PORTATILI.

Per le FERROVIE PORTATILI dirigersi ai sigg. S. SINIGAGLIA E C. — Torino, via Arcivescovado, n. 1 B.

Lime, Raspe, Acciai, Utensili

MACCHINE-UTENSILI

Fabbriche in RIVOLI ed AVIGLIANA

FRATELLI PASTORI

UFFICI E MAGAZZINI DI DEPOSITO
in TORINO, Via delle Finanze, 13.

F. CASANOVA, Libraio-Editore
TORINO — *Piazza Carignano* — **TORINO**

Recenti pubblicazioni:
GOESCHLER et GUILLEMANT
TRAITÉ PRATIQUE
de la Constr., de l'Entretien et de l'Exploitation
DES CHEMINS DE FER
Nouvelle édition, revue et augmentée
par MM. GUILLEMANT et FRANCY
Première partie: **SERVICE DE LA VOIE**
Tome 1r, in-8°, de 742 pag. et 323 fig. L. **30**.

C. BRICKA
COURS DE CHEMINS DE FER
professé à l'Ecole des Ponts et Chaussées
Tome premier: *Etudes - Construction - Voie et Appareils de Voie.*
In-8° de VIII-634 pages, avec nombreuses figures — L. **23**.
Tome Second: *Matériel Roulant et Traction - Exploitation Technique - Tarifs - Dépenses de Costruction et Exploitation - Régime des Concessions - Chemin de fer de systèmes divers.*
In 8° de 709 pages, avec nombreuse figures — L. **23**.

Dott. MARTINO BARETTI
GEOLOGIA DELLA PROVINCIA DI TORINO
I. *Descrizione topografica* - II. *Descrizione geologica* - III. *Geologia economica.*
1 vol. in-8°, di XVI-732 pag., con Atlante in olio di 7 carte ed 8 tavole di profili geologici in cromolit. - L. **20**. - Legato in tela L. **25**

Ditta Macchi, Izar e C.

di F.lli MACCHI e PASSONI
MILANO
Via Carlo Farini, N. 27
(*fuori Porta Garibaldi*)

FABBRICAZIONE MECCANICA
Bolloni, Ramponi e Chiodi
per armamento di ferrovie e tramwayse per costruzione di scambi e crociamenti, piattaforme, caldaie a vapore, ponti, tettoie, ecc., e specialità in bolloni tipo Ardennes. Impianto speciale per la fabbricazione di macchine utensili, come torni, trapani, limatrici, ecc.

LIVRET-CHAIX

MM. le Voyageurs peuvent se procurer à la **Librairie Chaix**, 20, rue Bergère, a Paris et dans les gares et les librairies, les Recueils suivants, seules publications officielles des chemins de fer paraissant depuis cinquante ans, avec le concours et sous le contrôle des Compagnies:

L'Indicateur-Chaix (paraissant toutes les semaines) . . . . Fr. » 75
Livret-Chaix continental 1r vol. réseaux français 1 50
2e v. services étrangers 2 »
Livret-Chaix special de chaque réseau » 40
Livret-Chaix spécial des Environs de Paris . . . . » 25
Livret de l'Algérie et de la Tunisie, avec carte . . . . » 50

TORINO, 1896 — Tip. Lit. CAMILLA E BERTOLERO di NATALE BERTOLERO, Via Ospedale, 18.

ANNO XXIX. Sabato, 25 Gennaio 1896 Num. 4.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

STATISTICA DELL'ESERCIZIO (1)

DELLE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

PER L'ANNO 1893

II.

Materiale rotabile.

Dal prospetto n. 5 della *Statistica Generale* togliamo i seguenti dati sul Materiale rotabile in dotazione ed in servizio effettivo nell'anno 1893.

Al 31 dicembre 1892 erano in dotazione complessivamente n. 1297 *locomotive* con tender separato e macchine tender; al 31 dicembre 1893 erano 1297. La media delle locomotive in servizio effettivo fu di n. 1097. Di queste locomotive n. 47 sono munite di freno continuo Smith-Hardy e 246 di freno Westinghouse.

Le *carrozze* in dotazione al 31 dicembre 1892, complessivamente di 1ª, 2ª, 3ª classe, salons, breaks, vetture a letti e postali, erano in numero di 3801. Al 31 dicembre 1893 erano 3826. La media delle carrozze in servizio effettivo durante l'anno 1893 è calcolata a 3400. Delle carrozze n. 346 hanno il freno continuo Smith-Hardy e 768 il freno Westinghouse.

I *bagagliai* in dotazione al 31 dicembre 1892 erano 937 e non variarono durante il corso dell'anno 1893. La media in servizio effettivo fu di 848. Il freno Westinghouse era applicato a 147 e quello Smith-Hardy a 26

I *carri per merci e bestiame* in dotazione erano al 31 dicembre 1892 in numero di 21,558, al 31 dicembre 1893 erano 21,599, dei quali 11,574 con freno e 10,025 senza freno. La media dei carri in servizio effettivo fu di 20,562. Il freno continuo Smith-Hardy era applicato a 21 carri e quello Westinghouse a 284.

I *carri per treni materiale e di servizio* in dotazione al 31 dicembre 1892 erano 683; al 31 dicembre 1893 erano 685, dei quali 314 con freno e 371 senza freno. La media in servizio effettivo fu di 666.

Percorrenza del materiale rotabile.

Il prospetto n. 6 concerne la percorrenza del materiale rotabile. Riassumiamo le cifre essenziali.

Le *locomotive* percorsero nel 1893 chilometri 30,238,806 in effettivo servizio e chilometri 8,193,083 a vuoto. Bisogna notare che per le locomotive vennero considerati come percorsi in effettivo servizio quelli in servizio di treni anche per doppia trazione, e percorsi a vuoto quelli di locomotive sciolte, in servizio di riserva o di manovra.

La media giornaliera della percorrenza delle locomotive fu di chilometri 105,293; quella su linee di altre Amministrazioni fu di chilometri 164,002.

Il percorso dei *veicoli* fu complessivamente (carrozze viaggiatori, bagagliai, carri merci, ecc.), di chilom. 320,309,904 in effettivo servizio e di chilometri 64,314,809 a vuoto. Fra questi sono compresi chilometri 26,262,221 in effettivo servizio e chilometri 9,616,708 a vuoto di percorrenza sulla Rete di materiale appartenente ad altre Amministrazioni. La media giornaliera della percorrenza dei veicoli fu di chilometri 1,153,435. I veicoli della Mediterranea percorsero complessivamente 58,680,457 chilometri su linee appartenenti ad altre Amministrazioni.

Quantità, percorrenza e composizione dei convogli per la Rete.

Il prospetto seguente (n. 8) segna la quantità e percorrenza e la composizione dei convogli per la Rete. Tralasciando di riassumere la composizione media dei convogli nell'anno, per noi poco interessante, riferiamo la quantità e la percorrenza di ogni categoria di essi:

Convogli passeggeri e misti:	Numero	Percorrenza nell'anno (chilometri)
diretti	23,795	4,842,064
omnibus ed accelerati .	167,070	10,723,073
misti	64,807	2,923,832
bis speciali e facoltativi	2,628	200,915
Totali	258,300	18,689,884

(1) Vedi numero 1, corrente anno.

TRENI MERCI:	Numero	Percorrenza nell'anno (chilometri)
ordinari con passeggieri	14,471	1,196,461
ordinari senza passegg.	79,508	5,259,307
speciali e facoltativi .	48,327	1,342,782
Totali	142,306	8,398,550
Treni materiali e di servizio	11,484	173,930

In questa statistica non sono comprese le quantità e le percorrenze dei treni effettuati per le costruzioni sociali.

Accidenti e loro conseguenze.

Dalla statistica degli *accidenti e loro conseguenze* che trovasi nel prospetto n. 10, togliamo i dati più interessanti. Nel 1893 vi furono 60 *urti* (1) di cui 9 di treni lungo la linea, 33 di treni nelle stazioni e 24 di locomotive o carri in manovra. Inoltre vi furono 87 *fuorviamenti*, di cui 22 di treni lungo la linea, 33 di treni in stazione, e 32 di locomotive o carri in manovra.

Le cause degli accidenti complessivi, cioè oltre agli urti ed agli sviamenti, i guasti al materiale, gli ingombri alla via, gli incendi, ecc., attribuiti e ad *errori nel servizio* sommano a 59 per i treni ed a 42 per le manovre.

In conseguenza degli accidenti morirono 122 persone, fra cui 38 agenti, dei quali 7 per causa diretta del servizio e 30 per propria imprudenza.

I viaggiatori morti furono 6 di cui uno per attentato del servizio e 5 per propria imprudenza.

Inoltre nella cifra complessiva di 122 sono compresi 19 estranei e 59 suicida.

I feriti sommano a 253: 141 agenti, di cui 27 per causa diretta del servizio, 60 viaggiatori di cui 28 per causa diretta del servizio, 38 estranei e 14 per tentato suicidio.

Quantità del personale d'esercizio e spese relative.

La media del personale in servizio nell'anno 1893 fu nell'*Amministrazione Centrale* di n. 1684 di cui 1683 stabile e provvisorio e uno avventizio.

Le spese relative a questo personale comprese oltre gli stipendi e le paghe, i contributi per la Cassa pensioni, massa vestiario, Cassa soccorso ed i premi, indennità, ecc. sommarono a L. 4,343,328.49 complessivamente, ciò che forma un compenso medio annuale per ogni agente di lire 2,579.17.

Nella *Manutenzione e sorveglianza della strada* la media del personale fu di 16,236 agenti, di cui 14,309 stabili o provvisori e 1,927 avventizi.

Le spese inerenti sostenute dall'Amministrazione ascesero a L. 12,669,937.10 con una media di L. 780.36 di compenso medio annuale per ogni agente.

Nel riparto *Materiale e trazione* la media del personale è calcolata a 11,276, cioè 11,188 stabile e provvisorio e 138 avventizio, con una spesa complessiva di 17,668,384.85 lire ed un compenso medio annuale di L. 1,566.90 per ogni agente.

Nel *Movimento e traffico* la media del personale fu di 18,070, di cui 17,245 stabile e provvisorio e 825 avventizio, con una spesa complessiva di 24,210,384.57 ed una media di C. 1,339.81 di compenso annuale per ogni agente.

Complessivamente per tutti i servizi, trovavansi in servizio al principio dell'anno 43,800 agenti. La media in servizio nell'anno, calcolando tutte le oscillazioni prodotte dai nuovi entrati, e di quelli che nel corso dell'anno lasciarono il servizio per diverse cause, è valutata a 43,413 agenti, per i quali l'Amministrazione fu gravata di una spesa di lire 58,892,035.01, ciò che importa un compenso medio annuale per ogni agente di lire 1,245.97.

(1) Gli sviamenti e gli urti avvenuti durante le manovre sono registrati: 1° quando siano causa di morte o ferimento di persone; 2° quando siano causa di un guasto rilevante al materiale; 3° quando siano causa di un'interruzione dell'esercizio di oltre 30 minuti per i treni viaggiatori, e di oltre un'ora per i treni merci, esclusi i ritardi eventuali preesistenti.

RESOCONTO STATISTICO
DEL COMMERCIO E DELLA NAVIGAZIONE DI GENOVA

Anno 1894 e confronto col 1893

(Continuazione e fine, vedi numero precedente).

XIII. MERCI SBARCATE NEL PORTO DI GENOVA *negli anni 1894-93.*

ANNO 1894.

Con navigazione di cabotaggio.

Bandiera		Con bastimenti a vela		Con bastimenti a vapore
Bandiera Italiana	Tonn.	145,039	Tonn.	284,554
» Austriaca	»	2,420	»	38,800
» Ellenica	»	2,636	»	21,362
» Americana	»	—	»	—
» Germanica	»	—	»	35,352
» Inglese	»	1,786	»	38,561
» Diverse	»	—	»	5,476
Totale	Tonn.	151,881	Tonn.	424,105

Con navigazione internazionale.

Bandiera		Con bastimenti a vela		Con bastimenti a vapore
Bandiera Italiana	Tonn.	133,925	Tonn.	289,740
» Austriaca	»	4,974	»	66,524
» Ellenica	»	10,316	»	105,191
» Francese	»	1,445	»	13,164
» Germanica	»	3,265	»	59,508
» Inglese	»	3,620	»	1,906,328
» Americana	»	140	»	—
» Diverse	»	6,563	»	181,708
Totale	Tonn.	164,248	Tonn.	2,622,163

ANNO 1893.

Con navigazione di cabotaggio.

Bandiera		Con bastimenti a vela		Con bastimenti a vapore
Bandiera Italiana	Tonn.	131,062	Tonn.	63,771
» Francese	»	490	»	2,500
» Ellenica	»	1,740	»	23,875
» Inglese	»	5,133	»	31,273
» Austriaca	»	1,250	»	15,885
» Germanica	»	1,236	»	26,603
» Diverse	»	1,947	»	10,488
Totale	Tonn.	142,858	Tonn.	174,395

Con navigazione internazionale.

Bandiera		Con bastimenti a vela		Con bastimenti a vapore
Bandiera Italiana	Tonn.	140,484	Tonn.	621,543
» Francese	»	1,504	»	24,148
» Inglese	»	6,044	»	986,819
» Ellenica	»	7,151	»	101,053
» Germanica	»	2,315	»	99,229
» Americana	»	2,830	»	—
» Austriaca	»	—	»	95,163
» Diverse	»	7,549	»	139,791
Totale	Tonn.	167,877	Tonn.	2,067,746

XIV. MERCI IMBARCATE NEL PORTO DI GENOVA *negli anni 1894-93.*

ANNO 1894.

Con navigazione di cabotaggio.

Bandiera		Con bastimenti a vela		Con bastimenti a vapore
Bandiera Italiana	Tonn.	60,783	Tonn.	212,371
» Americana	»	—	»	—
» Austriaca	»	100	»	30,056
» Ellenica	»	—	»	4,916
» Germanica	»	—	»	30,872
» Inglese	»	45	»	26,005
» Diverse	»	—	»	5,702
Totale	Tonn.	60,928	Tonn.	309,922

Con navigazione internazionale.

Bandiera	Italiana	Tonn.	25,885	Tonn.	128,304
»	Austriaca	»	—	»	14,431
»	Ellenica	»	1,178	»	676
»	Francese	»	120	»	26,288
»	Germanica	»	61	»	26,270
»	Inglese	»	2,763	»	31,523
»	Diverse	»	97	»	6,742
	Totale	Tonn.	30,104	Tonn.	234,234

Anno 1893.

Con navigazione di cabotaggio.

		Con bastimenti a vela		Con bastimenti a vapore	
Bandiera	Italiana	Tonn.	75,715	Tonn.	254,390
»	Austriaca	»	210	»	18,144
»	Germanica	»	200	»	18,490
»	Inglese	»	—	»	29,032
»	Ellenica	»	1,150	»	8,635
»	Diverse	»	4,650	»	23,050
	Totale	Tonn.	81,925	Tonn.	351,741

Con navigazione internazionale.

Bandiera	Italiana	Tonn.	46,636	Tonn.	124,096
»	Austriaca	»	4	»	12,336
»	Inglese	»	2,700	»	121,004
»	Ellenica	»	733	»	2,000
»	Germanica	»	1,120	»	40,108
»	Americana	»	250	»	—
»	Francese	»	110	»	39,407
»	Diverse	»	1,602	»	11,505
	Totale	Tonn.	53,155	Tonn.	350,456

XV. Riepilogo delle merci sbarcate.

Anno 1894.

		Da bastimenti a vela		Da bastimenti a vapore	
Navigaz.	di cabotaggio	Tonn.	151,881	Tonn.	424,105
»	internazionale	»	164,248	»	2,622,163
	Totale	Tonn.	316,129	Tonn.	3,046,268

Anno 1893.

Navigaz.	di cabotaggio	Tonn.	142,858	Tonn.	174,395
»	internazionale	»	167,877	»	2,067,746
	Totale	Tonn.	310,735	Tonn.	2,242,141

XVI. Riepilogo delle merci imbarcate.

Anno 1894.

		Sopra bastimenti a vela		Sopra bastimenti a vapore	
Navigaz.	di cabotaggio	Tonn.	60,928	Tonn.	309,922
»	internazionale	»	30,104	»	234,234
	Totale	Tonn.	91,032	Tonn.	544,156

Anno 1893.

Navigaz.	di cabotaggio	Tonn.	81,925	Tonn.	351,741
»	internazionale	»	53,155	»	350,456
	Totale	Tonn.	135,080	Tonn.	702,197

XVII. Riepilogo generale.

Anno 1894.

Merci in *arrivo* a vela	Tonn.	316,129
» » a vapore	»	3,036,268
Totale	Tonn.	3,362,397
Merci in *partenza* a vela	Tonn.	91,032
» » a vapore	»	544,156
Totale	Tonn.	635,188

Anno 1893.

Merci in *arrivo* a vela	Tonn.	310,735
» » a vapore	»	2,242,141
Totale	Tonn.	2,552,876
Merci in *partenza* a vela	Tonn.	135,080
» » a vapore	»	702,197
Totale	Tonn.	837,277

* * *

PARTE SECONDA — COMPARTIMENTO MARITTIMO.

La parte seconda del *Resoconto* trattando di argomento esclusivamente marittimo, ci limitiamo a pochi cenni, riguardanti il *movimento complessivo della navigazione nel Porto di Genova*, astenendoci dall'entrare nelle particolareggiate statistiche che seguono.

Il risultato complessivo della navigazione internazionale e di cabotaggio dei bastimenti a vela ed a vapore, *entrati* ed *usciti* per operazioni di commercio, si riassume come segue:

I bastimenti entrati ed usciti carichi furono nel 1894 in numero di 7,573 della portata di 5,813,353 tonnellate, e i vuoti furono in numero di 3,825 di tonnellate 1,718,663, che riuniti furono in numero di 11,398, della complessiva portata di 7,532,016 tonnellate, con una differenza in confronto coll'anno 1893 di 191 bastimenti in *meno* e 285,978 tonnellate in *più* nel 1894.

Totale dei bastimenti *entrati* ed *usciti* nel 1893. . .	N.	11,589	Tonn.	7,246,538
Totale dei bastimenti *entrati* ed *usciti* nel 1894. . .	»	11,398	»	7,532,516
Differenza in *più* nel 1894	N.	—	Tonn.	285,978
» in *meno* »	»	191	»	—
Bastimenti *entrati* nel 1893	N.	5,789	Tonn.	3,635,143
» » nel 1894	»	5,669	»	3,740,337
Differenza in *più* nel 1894	N.	—	Tonn.	105,194
» in *meno* »	»	120	»	—
Bastimenti *usciti* nel 1893	N.	5,800	Tonn.	3,611,395
» » nel 1894	»	5,729	»	3,791,679
Differenza in *più* nel 1894	N.	—	Tonn.	180,284
» in *meno* »	»	71	»	—

I bastimenti carichi e vuoti impiegati alla navigazione internazionale nell'anno 1894 salirono fra entrati ed usciti a 4,996 della portata complessiva di 5,734,337 tonnellate, con una differenza in confronto col 1893 di bastimenti 191 e di tonnellate 221,327 in *più* nel 1894.

Quelli addetti esclusivamente al cabotaggio, cioè alla navigazione tra i soli porti del Regno e di scalo ascesero a bastimenti 6,402 ed a 1,798,179 tonnellate con una differenza in confronto col 1893 di bastimenti 382 in *meno* e 64,651 tonnellate in *più* nel 1894.

Bastimenti a vela ed a vapore.

Bastimenti carichi e vuoti.

Il naviglio a vela annoverò 5,050 legni approdati e partiti di 576,480 tonnellate; ed i piroscafi furono 6,348 di 6,956,036 tonnellate nel 1894, cioè:

A vela.

Bastimenti *entrati* nel 1893	N.	2,685	Tonn.	306,556
» » nel 1894	»	2,499	»	285,731
Differenza in *meno* nel 1894	N.	186	Tonn.	20,825
Bastimenti *usciti* nel 1893	N.	2,699	Tonn.	305,732
» » nel 1894	»	2,551	»	290,749
Differenza in *meno* nel 1894	N.	148	Tonn.	14,983

A vapore.

Bastimenti *entrati* nel 1894	N. 3,170	Tonn. 3,455,106
» » nel 1893	» 3,104	» 3,328,587
Differenza in *più* nel 1894	N. 166	Tonn. 126,519
Bastimenti *usciti* nel 1894	N. 3,178	Tonn. 3,500,930
» » nel 1893	» 3,101	» 3,305,663
Differenza in *più* nel 1894	N. 77	Tonn. 195,267

I PROGRESSI DELLA RETE INGLESE

DOPO 40 ANNI

Le cifre che seguono, riassunte dal *Board of Trade* per il 1894, mostrano come sia stata rapida l'estensione delle ferrovie in Inghilterra.

Ecco anzitutto la progressione seguita dai capitali impiegati nella rete britannica:

Anni	Capitale autorizzato (in lire st.)	Capitale versato (in lire st.)	Per miglio di linea in esercizio
1894	1,099,013,785	985,387,355	47,130
1884	920,106,030	801,464,367	42,486
1874	704,338,299	609,895,931	37,833
1864	520,522,334	425,719,613	33,288
1854	368,384,308	286,068,794	35,523

L'aumento del capitale che crebbe da un decennio all'altro fino al 1884, diminuisce a partire da quest'epoca, nel medesimo tempo che l'interesse aumenta. La rete si è completata, e sono naturalmente le linee più difficili che restano a fare.

Il capitale totale si ripartisce in questo modo:

Inghilterra e Paese di Galles . . .	911,299,716
Scozia	143,849,446
Irlanda	43,864,623
Totale . . .	1,099,013,785

Per ciò che concerne il traffico, riassumiamo le cifre seguenti:

Anni	Lunghezza delle linee miglia	Prodotti in lire sterline Viaggiatori lire st.	Merci lire st.
1894	20,908	36,495,488	43,379,078
1884	18,864	30,030,450	37,670,592
1874	16,449	24,893,615	32,005,883
1864	12,789	15,684,040	18,331,524
1854	8,053	10,244,954	9,970,770

La rete comprendeva alla fine del 1894:

14,536 miglia di linee in Inghilterra e nel Paese di Galles;
3,328 miglia di linee in Scozia;
3,044 » in Irlanda

Cioè 20,908 » in totale.

Il numero dei viaggiatori trasportati è passato da 11,180,165 nel 1854 a 911,412,986 nel 1894.

Bisogna notare che nel 1854, viaggiatori e merci entravano circa in parti uguali nei prodotti, mentre che dopo il 1864, e sopratutto dopo il 1874, la preponderanza delle merci si è affermata.

Le 43,379,078 lire sterline di prodotti per il 1894 sono state fornite dal trasporto di 90,102,969 tonnellate di merci generali e di 234,313,253 tonnellate di minerali.

L'ammontare totale dei prodotti delle Compagnie ferroviarie ha raggiunto nel 1894 la cifra di 84,310,831 lire sterline, cioè:

Inghilterra e Paese di Galles . . lire st.	71,934,167
Scozia . . . . »	8,981,077
Irlanda . . . . »	3,395,587

Nel 1854 il prodotto lordo superava appena i 20 milioni di lire sterline.

Lo specchio seguente permette di renderci conto dei risultati finanziari dell'esercizio. Disgraziatamente le cifre delle spese mancano per i sei primi anni:

Anni	Prodotti lordi lire st.	Spese d'esercizio lire st.	Prodotti netti lire st.	Per cento in rapporto al capitale versato
1894	84,310,831	47,208,313	37,102,518	3.77
1884	70,522,643	37,217,197	33,305,446	4.16
1874	59,255,715	32,612,712	26,643.003	4.37
1864	34,015,564	16,000,308	18,015,256	4.23
1854	20,215,724	—	—	—

Nel 1860 il coefficiente d'esercizio non era che del 43 0|0; nel 1894 raggiunse il 50 0|0. Nel medesimo tempo il prodotto netto da 4.23 0|0 nel 1864 a 3.77 nel 1894.

In Inghilterra, come altrove, le Compagnie si sono commosse per l'aumento crescente delle spese d'esercizio, e sono costrette di ridurre queste spese. Ma la cosa non è facile, specialmente in presenza delle esigenze del pubblico. Tutt'al più si potranno forse fare delle economie sul trasporto delle merci, applicando il principio « se non vi sono merci, non vi sono treni » anche al servizio viaggiatori.

Ecco qualche dettaglio sul materiale rotabile. Alla fine del 1894 vi erano 18,328 locomotive in servizio sulla rete del Regno Unito. Il numero delle vetture viaggiatori era di 41,500 e quello dei carri di 393,776. Si contavano inoltre 16,161 altri veicoli dipendenti dal servizio dei viaggiatori e 14,303 veicoli diversi per il servizio merci, ciò che forma un totale di 665,740 vetture d'ogni natura per il trasporto dei viaggiatori, bestiame, *ballast*, ecc.; 514,594 di queste vetture sono in servizio in Inghilterra e nel Paese di Galles, 131,537 in Scozia, 16,609 in Irlanda.

Chiudiamo questi cenni con un prospetto interessante, in presenza del movimento favorevole che verificasi per le ferrovie leggere, in cui sono segnate le considerevoli sovvenzioni accordate dal Governo durante questi ultimi anni alle ferrovie leggere irlandesi in virtù delle leggi del 1889 e 1890:

Designazione della linea	Lunghezza in miglia	Sovvenzione da fornirsi (Lire st.)	Compagnie esercenti
Achill Extension	8 1/4	59,000	Midland Great West. d'Irlande.
Ballina and Killala . .	8	44,000	Midland Great West. d'Irlande.
Baltimore Extension (Baltimore a Skibbereen)	7 3/4	56,700	Cork, Bandon, and South Coast.
Bantry Bay Extension	1 3/4	15,000	Cork, Bandon, and South Coast.
Collooney and Claremorris	47	150,000	Waterford and Limerick.
Donegal et Killybegs	18 3/4	115,600	Donegal.
Downpatrick, Killough, and Ardglass	8	30,000	Belfast and County Down.
Galway and Clifden . .	48 1/4	264,600	Midland Great West. d'Irlande.
Headford and Kenmare	19 3/4	50,000	Great Southern and Western d'Irlande.
Killorglin and Valentia	26 3/4	85,000	Great Southern and Western d'Irlande.
Stranorlar et Glenties	24 1/2	116,000	Donegal.
Westport and Mallaranny	18	131,400	Midland Great West. d'Irlande.
Totale	—	1,117,300	

INFORMAZIONI PARTICOLARI
DEL *MONITORE*

Provvedimenti al Porto di Genova.
(Il lavoro della Commissione ultimato).

Come abbiamo annunziato nel precedente numero, sabato scorso si è radunata a Genova la Commissione presieduta dal senatore Gadda pei provvedimenti al Porto di Genova. Essa ha incominciato il suo lavoro facendo un'ampia discussione sul progetto presentato dalla Sotto-Commissione tecnica, che venne esaminato sotto i punti di vista marittimo, commerciale, ferroviario ed igienico. La Commissione approvò il progetto, si può dire all'unanimità, essendosi uno solo dei membri astenuto dal votare. Successivamente è stata discussa l'altra Relazione relativa ai provvedimenti per la sistemazione del servizio dei viaggiatori e delle merci a grande velocità nelle stazioni di Genova e di Sampierdarena. Le conclusioni della Sotto-Commissione vennero esse pure approvate ad unanimità. Infine si è esaminata ed approvata la Relazione della Sotto-Commissione riferentesi al piano finanziario ed alle proposte da sottoporsi al Ministero per disciplinare con disposizione legislativa la creazione di Amministrazioni autonome aventi personalità giuridica di quei Porti del Regno in cui un tale provvedimento fosse richiesto dalle Autorità locali, e con Decreto Reale l'applicazione di tale disposizione di legge al Porto di Genova.

La Commissione ha poi dato incarico al suo Presidente di formulare una breve Relazione riassuntiva dell'intiero lavoro e di presentarlo a S. E. il Ministro dei Lavori Pubblici ad esaurimento del mandato che le era stato affidato.

Prima di sciogliersi, la Commissione ha unanimemente espresso la propria gratitudine al suo Presidente per l'energia, l'intelligenza e l'imparzialità con cui ha diretto le discussioni ed ha guidato il lavoro della Commissione.

Il comm. Falcone, a nome del Comune di Genova, di cui era rappresentante, ha ringraziato la Commissione per l'importantissimo lavoro compiuto, augurandosi che le proposte concretate possano presto venire attuate a vantaggio indiscutibile di gran parte del commercio e dell'industria italiana.

Speciali encomii vennero pure tributati dall'intiera Commissione anche ai proprii segretari.

><

Per la nuova stazione ferroviaria di Genova.

Ci si scrive che l'Amministrazione Municipale di Genova ha presentato vive istanze alla locale R. Prefettura affinchè si interessi presso il Ministero dei Lavori Pubblici allo scopo che venga al più presto promossa la costruzione della nuova stazione viaggiatori a Piazza Brignole, per la quale il Ministero stesso avrebbe dato a quella Civica Amministrazione ripetuti affidamenti che si sarebbe provveduto in modo rispondente ai bisogni del servizio.

Il Municipio di Genova fa rilevare che l'Amministrazione Comunale, vivamente penetrata della importanza che avrebbe avuto per il commercio la stazione ferroviaria di Piazza Brignole, e persuasa che sarebbe riuscita corrispondente al movimento delle merci e dei passeggeri, non ostacolò gli intendimenti della Amministrazione ferroviaria e di buon grado aderì a modificare il piano regolatore e d'ampliamento delle frazioni suburbane ed il progetto di abbattimento delle fronti basse. Se non che mentre si riteneva che si sarebbe provveduto simultaneamente al servizio delle merci ed a quello dei viaggiatori, perchè fra loro intimamente connessi, si vide invece provvedere soltanto allo impianto dello scalo merci, rimanendo tuttora per il servizio dei viaggiatori la non conveniente costruzione in legno eseguita nel 1870 allorchè si aprì quella stazione, e che è una dolorosa stonatura in una città ricca di tanti splendidi edifici, ed un movente a critiche ed apprezzamenti severi per parte dei viaggiatori stranieri che la attraversano.

Il Municipio stesso osserva che l'invocato provvedimento si rende della massima urgenza, ove si consideri che i passeggeri che arrivano e partono, in numero di 800.000 circa per anno, risentono disagio non trovando in quella stazione i comodi che generalmente si hanno in tutte le stazioni ferroviarie anche di secondaria importanza, e mancando di spazio per muoversi, attendere, provvedersi di biglietti, spedire o ricevere i loro bagagli; cose tutte queste per le quali risente danno il commercio (1).

><

L'esercizio ferroviario della Società Veneta.

Ci informano da Padova che quella Deputazione provinciale, tenuto conto che il servizio fatto fin qui dalla Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche di Padova per l'esercizio delle ferrovie interprovinciali Vicenza-Treviso, Padova-Bassano e Vicenza-Schio, è stato lodevole sotto ogni riguardo, ha caldamente appoggiato presso il Ministero del Lavori Pubblici una domanda prodotta dalla Società premenzionata per ottenere la continuazione dell'esercizio delle linee suddette, la cui concessione va a scadere nel 1897.

><

Ferrovia Vicenza-Treviso.
(Progetto di lavori alla Stazione di Fontanaviva).

La Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche di Padova ha presentato alla approvazione governativa un nuovo progetto dei lavori da eseguire per l'attivazione, nella stazione di Fontanaviva, lungo la linea da Vicenza a Treviso, del servizio merci a piccola velocità. La spesa all'uopo prevista ammonta a L. 150.50

><

Ferrovie del Mediterraneo.
(Progetto di orario per le linee del secondo Compartimento).

La Mediterranea ha sottoposto al Ministero dei Lavori Pubblici le proposte di orario pelle linee del secondo Compartimento.

><

Comitato del personale del Genio Civile.

Con Regio Decreto del 14 del corrente mese, ed in applicazione dell'articolo 9 della Legge 22 agosto 1895, N. 547, sono stati nominati Membri del Comitato del personale del Genio Civile per il corrente anno i signori Ispettori: Campanini comm. Virginio; Perosini comm. Giuseppe e Castiglioni cav. Carlo.

><

Biglietti ferroviari fra Londra e Venezia.

Siamo informati che le Amministrazioni Ferroviarie Italiane, di accordo con quelle Francesi ed Inglesi, ripristineranno i biglietti di prima e seconda classe nei due sensi fra Londra e Venezia, Via Parigi-Modane.

---

(1) A quanto ci scrive il nostro corrispondente possiamo aggiungere che nel piano dei lavori pei provvedimenti pel Porto di Genova elaborato dalla Commissione, di cui diamo più sopra notizie, è compresa la costruzione di una grande Stazione a Piazza Brignole alla quale faranno capo tutti i treni diretti che non si fermerebbero più a Piazza Principe. (*N. D. R.*).

><

Tramvia a vapore Modena-Maranello.
(Composizione dei convogli).

È stata sottoposta all'esame del Comitato superiore delle Strade Ferrate una istanza della Amministrazione esercente la tramvia a vapore Modena-Maranello, diretta ad ottenere l'autorizzazione di portare da 5 ad 8 i veicoli, locomotiva compresa, componenti il massimo di ciascun convoglio.

><

Biglietti di andata e ritorno fra Lioni e Avellino.

La Mediterranea ha disposto che col 1° del prossimo febbraio venga attuata la corrispondenza con biglietti di andata e ritorno fra la stazione di Lioni e quella di Avellino, in via di esperimento.

><

Per il trasporto degli zolfi.

Il Ministero di Agricoltura Industria e Commercio, allo scopo di aiutare gli sforzi di alcuni produttori di zolfi, i quali, nello intento di attenuare la crisi solfifera in Sicilia, hanno tentato, in via di esperimento di utilizzare gli sterri di zolfo in sostituzione delle piriti nella fabbricazione dell'acido solforico, ha sollecitato il Ministero dei Lavori Pubblici a far conoscere i proprii intendimenti sulla opportunità di concedere speciali agevolezze a favore dei trasporti dei detti sterri, in una proporzione corrispondente alle sole spese di trazione.

Della questione si è anche recentemente occupata la Camera dei Deputati, durante cioè la discussione della Legge sui magazzini generali in Sicilia, nella quale occasione si pronunziava nel senso suespresso, approvando un ordine del giorno col quale si invitava il Governo a promuovere la istituzione di una tariffa minima sulla base delle sole spese di trazione, a favore dei trasporti ferroviari di sterro di zolfo.

><

Una nuova ferrovia in concorrenza con un tramway.

Un egregio ingegnere, nostro amico, di Brescia, ci scrive:

Nell'ultimo numero del vostro pregiato giornale avete dato notizia anche della Ferrovia Rezzato-Vobarno, la quale, stata in gestazione due o tre anni, sembra ora di prossima attuazione. Permettete che vi accenni ora alcune circostanze particolari in cui questa ferrovia va a svolgersi.

Sulla strada provinciale Brescia-Rezzato-Tormini-Vobarno ed oltre, da circa una decina d'anni funziona un tram a vapore che conta suo principale cliente per merci la Ferriera di Vobarno. Per questioni insorte fra l'uno e l'altra, questa coltivò l'idea di attuare separato servizio proprio a mezzo di ferrovia che va ad essere lunga chilometri 26 circa, ed il cui andamento si svolge alla distanza di mezzo chilometro dal tram, quando non gli è più vicino o lo attraversa. Comincia a circa sei chilometri da Brescia e resta circa 15 chilometri più corta che il tram il quale va da una parte fino a Salò e dall'altra fino a Vestone ed all'altro estremo si stacca direttamente da Brescia. Di modo che i passeggeri del tram potranno fare i loro viaggi con maggiori comodi, minore spesa, ma tempo maggiore, e, viceversa quelli della ferrovia godranno di maggiore celerità, ma con spesa maggiore tramutandosi di treno a Rezzato sulla linea della Società Adriatica a poca distanza da Brescia.

Tutto quanto trasporterà la ferrovia Rezzato-Vobarno siano passeggeri, siano merci, sarà sottratto al tram. E questo ne avrà grave scossa. Per avviarlo, Provincia, Comuni e Privati avevano concorso nella spesa degli adattamenti stradali.

Il Governo non fu richiesto di aiuto pecuniario pell'attuazione della ferrovia. Non gli pareva vero di darne la concessione senza concorso nella spesa. Forse, se ne fosse stato ricercato, si sarebbe ricordato che su questo territorio esso aveva già dato la concessione dell'esercizio a vapore del tram ed avrebbe sentito anche la Provincia sull'opportunità della nuova ferrovia.

Della quale opportunità vi sarebbe molto a dire, non nell'interesse della Ferriera che semplifica i suoi servizi e diminuisce le sue spese, ma nell'interesse del paese che vedrà fatto da due aziende quanto era fatto da una sola e potrà così essere continuato, tanto più se questa avesse con opportune riduzioni della via soppresso la necessità di trasbordi merci a Rezzato e tradotto i vagoni della ferrovia tali e quali a Vobarno e viceversa.

Così probabilmente avverrà che la vitalità della ferrovia poggi quasi unicamente sulle merci della Ferriera e ne segua le vicende commerciali, ed il tram conti specialmente sui passeggeri, e l'una e l'altro abbiano magre prospettive.

><

Ferrovie del Mediterraneo.
(Progetti, preventivi, ecc., presentati all'approvazione governativa).

L'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha sottoposto alla approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici:

1. Il progetto dei lavori occorrenti per provvedere alla costruzione di una fognatura a consolidamento della frana dal chilometro 90.030 al chilometro 90.132 fra le stazioni di Montegiordano e di Rosato, nella ferrovia da *Taranto a Reggio*. La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 26,000, ed alla esecuzione delle opere si propone di provvedere mediante trattativa privata, fra Ditte benevise all'Amministrazione;

2. Il progetto dei lavori occorrenti per la sistemazione della trincea denominata di Lomello fra le progressive 14.630 e 14.816.20 della linea da *Torreberetti a Pavia*. La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 8600, ed alla esecuzione delle opere si propone di provvedere mediante appalto a licitazione privata;

3. Il progetto relativo all'impianto di un nuovo binario tronco per ricovero vetture fra il fabbicato ex-magazzino ed il muro di cinta nella stazione di *Napoli-Centrale*. La spesa preventivata ammonta a L. 1,550 per lavori ed a L. 2,766.25 per provvista di materiale metallico di armamento;

4. Il conto preventivo della spesa occorrente per l'applicazione di baniere a girandola ai passaggi pedonali per gli utenti dei canali d'irrigazione attraversanti la linea *Rogoredo-Pavia*, alle progressive chilometriche 9.842 e 15.739;

5. La proposta per l'impianto nella stazione di Palo, lungo la linea *Roma-Pisa*, di un serbatoio metallico della capacità di m. c. 15; e nella stazione di Orbetello di altro serbatoio pure metallico, della capacità di m. c. 10, allo scopo di aumentare la portata delle grue idrauliche isolate e diminuire corrispondentemente le soste dei treni dovute alle riforniture delle locomotive. Spesa prevista L. 3550.

(Gara aggiudicata).

Il giorno 15 del corrente mese, in Milano, presso la Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo ebbe luogo la gara per l'appalto a licitazione privata dei lavori di costruzione di un muro di difesa alla progressiva 442.128-442.553 della linea Taranto-Reggio, fra le stazioni di Amendolea e di Melito. Alla gara vennero invitate

N. 19 Ditte, e vi concorsero N. 12, rimanendo aggiudicataria provvisoria la Ditta Foti Ing. Raimondo di Reggio Calabria, col ribasso del 18.50 p. 0[0 sui prezzi di tariffa.

><

Ferrovie dell'Adriatico.

(*Progetti, preventivi, ecc. presentati all'approvazione governativa*).

L'Amministrazione delle Strade Ferrate Meridionali ha sottoposto alla approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici:

1. La proposta per il rafforzamento dei calastrelli nelle travate metalliche a travi gemelle, ai chilometri 198.347; 225.674.80; 304.374.85; 311.657.95; 312.671.80; 313.555.50 della linea *Chiusi-Terontola-Firenze*. La spesa all'uopo preventivata ammonta a lire 4250;

2. La proposta per la costruzione di un muro lungo la sponda destra del Lamone al chilometro 54.389 della linea *Bologna-Ancona*, a difesa del filtro impiantato per la condottura dell'acqua proveniente dalla galleria dell'Appennino. La spesa preventivata per la esecuzione delle opere, alle quali si provvederà in economia o mediante cottimo fiduciario, ascende a L. 7300;

3. La proposta per il rifacimento in acciaio di metri 1008 di binario in ferro, modello ex-Alta Italia fra la progressione 3.243 e 4.251 della linea da *Palazzolo a Paratico*. La spesa preventiva per la esecuzione dei lavori, ai quali si provvederà in economia, ammonta a L. 6320 e quella prevista per la fornitura del materiale metallico di armamento ascende a L. 17.555.25;

4. La proposta per l'impianto di due nuovi binari tronchi e di una piattaforma di m. 4.50 di diametro nel deposito del combustibile della Stazione di Foggia, lungo la ferrovia *Bologna-Otranto*;

5. La proposta per l'impianto di una sagoma di carico nella stazione di Prato lungo la linea *Firenze-Pistoia*. Spesa occorrente L. 380.

><

Ferrovie della Sicilia.

(*Progetti, preventivi, ecc., presentati all'approvazione governativa*).

La Direzione Generale delle Strade Ferrate della Sicilia ha sottoposto alla approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici:

1. La proposta dei lavori occorrenti per la rettifica dello scartamento dell'armamento nei tronchi Patti-Brolo-Zappula della ferrovia *Messina-Patti-Cerda*. La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 15,766.43;

2. La proposta dei lavori occorrenti per la ricostruzione di un tratto di muro caduto presso il chilometro 3.7 da Palermo, della linea *Palermo-Porto Empedocle*, con annesso preventivo di spesa di L. 570;

3. Una nuova proposta per lavori di ampliamento del deposito del combustibile nella stazione di Leonforte, lungo la linea da *Catania a Palermo*. La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 7740.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato ha manifestato l'avviso che sia da pronunziare la revoca della concessione fatta al Comune di Dogliani della costruzione e dell'esercizio di una ferrovia da Dogliani a Monchiero;

Ha dato il suo parere circa il collaudo e la liquidazione finale delle opere eseguite dalla Cassa di sovvenzione per imprese, per la sistemazione del torrente Gaggiolo, attraversato dalla ferrovia da Gozzano a Domodossola;

Ha dato il suo parere circa il collaudo e la liquidazione finale delle opere eseguite dalla Cassa di Sovvenzioni per imprese in Genova, cessionaria della fallita Ditta Mantegazza, per la costruzione del tronco ferroviario Casale Corte Cerro Omavasso della linea Gozzano Domodossola, e circa i maggiori compensi domandati dalla Cassa predetta;

Ha pure dato il suo parere sulla domanda di condono della multa contrattuale inflitta alla Impresa Lazzarini per ritardata consegna dei lavori di seconda ricostruzione del cassero per la pila sinistra del secondo ponte pel Tanaro lungo la ferrovia Savona-Bra.

><

Tariffe ferroviarie italiane.

(Per il trasporto dei biscotti nazionali).

La Camera di Commercio di Milano in sua recente adunanza ha approvato un rapporto della propria Commissione dei trasporti, relativo alla classificazione dei biscotti nazionali, uso inglese, agli effetti dei trasporti ferroviari. La predetta Camera ha riconosciuta la opportunità che una industria, che sente vivamente la concorrenza straniera, ottenga ai suoi prodotti le maggiori agevolezze nei trasporti ferroviari; tanto più che le tariffe ferroviarie si applicano al lordo, e quindi, nel caso dei biscotti riescono assai più onerose a cagione degli imballaggi che contribuiscono in notevole proporzione ad accrescere il peso delle singole spedizioni.

Per le premesse considerazioni la Camera di Milano si augura e confida che il Governo e le Amministrazioni ferroviarie vorranno assecondare le istanze di quella rappresentanza perchè i biscotti nazionali siano assegnati alla terza classe, collo introdurre nel repertorio la nuova voce: Biscotti nazionali, uso inglese; Biscotti di Saronno, di Navacchio e simili.

(Per i trasporti di agrumi).

Siamo informati che la Direzione Generale per le Strade Ferrate della Sicilia, per facilitare i trasporti di agrumi ha stabilito di accordare l'abbuono del 5 per 0[0 sui prezzi normali per quelle spedizioni di detta merce che vengono effettuate a piccola velocità accelerata in casse, del quantitativo minimo di 25 vagoni per ogni spedizione, con riserva di concedere maggiori agevolezze per spedizioni di più grande entità, ed in partenza da Catania, Milazzo, Naso Capo d'Orlando, Sant'Agata di Militello, ed altre località soggette alla concorrenza marittima.

(Rinnovazione).

Il Ministero del Tesoro di accordo con quello delle Finanze, ha dato il suo nulla osta alla proposta di rinnovazione per un altro anno, ed alle stesse condizioni della concessione di cui fruiva la Ditta Laquai per i suoi trasporti di sansa vergine.

(Domande di rinnovazione).

La Direzione Generale delle Ferrovie Meridionali ha comunicato al Ministero dei Lavori Pubblici, con parere favorevole:

a) Una domanda della Ditta Cavalieri Salem e Comp. per ottenere la rinnovazione per un altro anno ed alle medesime condizioni della concessione scaduta il 31 dicembre u. s. pei suoi trasporti di carbon fossile, cereali, farine e cascami fra Venezia e Ferrara;

b) Una domanda della Ditta Fratelli Santoni per ottenere la rinnovazione per un altro anno della concessione relativa ai suoi trasporti di grano, alle stesse condizioni di quella già scaduta, salvo per quanto riguarda il quantitativo d'impegno che verrebbe ridotto a 4000 tonnellate;

Pure la Direzione delle Ferrovie del Mediterraneo ha accompagnato, con parere favorevole, al predetto Ministero, una domanda della Ditta Emilio Maraini e Comp. per ottenere che la concessione accordatale pel trasporto di barbabietole, destinate a Savigliano, scaduta il 31 dicembre p. p. sia rinnovata alle medesime condizioni anche per l'anno in corso.

(Approvazioni ministeriali).

Il Ministero del Tesoro, di accordo con quello delle Finanze, ha ammesso per la parte che lo riguarda:

a) La rinnovazione per un altro anno ed alle stesse condizioni della concessione di cui gode la Società della Raffineria Genovese per i suoi trasporti di zucchero raffinato da Sampierdarena a Roma;

b) La rinnovazione per un altro anno ed alle stesse condizioni della concessione colla Ditta Candiani per i suoi trasporti di acido solforico e muriatico in partenza da Bovisa.

(Modificazione di nomenclatura).

È in esame presso il Ministero dei Lavori Pubblici una proposta della Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo, per modificazioni agli articoli 34 e 105 delle vigenti tariffe.

(Nuova tariffa locale).

È in corso il decreto dei Ministri di Agricoltura, Industria e Commercio e dei Lavori Pubblici col quale si approva la istituzione della tariffa locale N. 217 P. V. in servizio interno della Rete Sicula, e la modificazione della nomenclatura delle merci alla voce, quadrelli o mattonelle per pavimenti, ecc. giusta la proposta all'uopo presentata dalla Direzione Generale per le Strade Ferrate della Sicilia. La nuova tariffa considera due serie, cioè:

Serie A. Quadrelli o mattonelle per pavimenti e pareti, in terra cotta o cruda, verniciati, intonacati ed arrotati.

Serie B. Terre cotte in grossi lavori, come: anfore, giane, olle, orci, vasi da fiori, e simili non nominati, e terre cotte in forma di utensili da cucina anche alla rinfusa. Il tutto per spedizioni in partenza da una delle stazioni comprese fra Bonfornello e Geno della linea Termini-Patti-Messina, ed in destinazione alle stazioni di Termini, Palermo, Messina, Catania, Siracusa, Porto Empedocle nonchè ai porti e moli omonimi.

><

Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, in sue recenti adunanze, ha dato parere favorevole sui seguenti affari ferroviari:

Collaudo dei lavori eseguiti dall'Impresa Lori per la costruzione del tronco Fognano-Marradi della ferrovia Faenza-Firenze.

Collaudo dei lavori eseguiti dall'Impresa Ronchi per la costruzione dei tronchi da Marcellinara a S. Eufemia della ferrovia Marina di Catanzaro Stretto Veraldi.

Collaudo dei lavori eseguiti dalla Società Veneta per fornitura e posa in opera dei meccanismi fissi per l'armamento del tronco Roccaravindola-Isernia della ferrovia Caianello-Isernia.

Collaudo dei lavori eseguiti dall'Impresa Rizzi per fornitura e posa in opera dei meccanismi fissi per l'armamento del tronco Bosco Redole-Boiano della ferrovia Campobasso-Isernia.

Collaudo dei lavori eseguiti dall'Impresa Luppatelli per la costruzione della strada obbligatoria verso Giano (Perugia).

Collaudo dei lavori eseguiti dall'Impresa Gentili per la deviazione della traversa di S. Marcello Pistoiese (Firenze).

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Isernia-Campobasso. — Il Consiglio d'amministrazione della Società delle Ferrovie Meridionali in una delle ultime sedute ha approvato la Convenzione, che dovrà essere approvata dagli azionisti e dal Parlamento, col Ministro dei Lavori Pubblici per la costruzione dei tronchi della linea Isernia-Campobasso, cioè da Bojano a Cantolupo, e da Cantolupo a Carpinone, alle condizioni della Convenzione 20 giugno 1888.

I due tronchi dovranno essere aperti al pubblico al 1° gennaio 1899, il secondo al 1° gennaio 1903.

L'esercizio sarà assunto dalla Società compreso il tronco Bosco Redole-Bojano, già costruito dallo Stato, il quale sarà esercitato dalla Società verso un compenso *a corpo* per le opere di complemento.

In corrispettivo della costruzione dei due tronchi e degli obblighi assunti per l'esercizio, in base alle condizioni e alla legge del 1888, saranno date alla Società sei annualità uguali di 1,600,000 lire ciascuna negli anni 1897-98-99-1900-901-902.

La Società avrà la facoltà di anticipare l'apertura dell'esercizio, sempre coi corrispettivi determinati dal Capitolato della legge 1888.

La provvista del materiale rotabile e di esercizio, per dotazione della linea Isernia-Campobasso, sarà a carico dello Stato.

Ferrovia Roma-Nepi. — Abbiamo accennato nel numero 2 corrente anno ad una riunione di Sindaci, che ebbe luogo nelle sale della Deputazione provinciale romana, sotto la presidenza dell'on. Tittoni e coll'intervento del senatore Cencelli e del deputato avv. Alfredo Baccelli, per promuovere la costruzione di una ferrovia da Roma a Nepi per Campagnano e Civita Castellana.

Il risultato dell'adunanza fu di far pratiche presso le Autorità competenti, e mentre le pratiche si stanno facendo e le competenti Autorità studieranno la domanda, noi daremo alcuni cenni sul progetto.

La linea di cui si tratta è a scartamento ridotto di 75 centimetri; toccherebbe circa 12 Comuni, i quali oggi difettano di comunicazioni. Il tracciato porta un percorso di 72 chilometri, dei quali 58 sulla via provinciale e 14 in sede propria.

La costruzione e l'esercizio richiedono un concorso della Provincia di 1500 lire, non meno, a chilometro e quindi circa 100 mila lire all'anno per 35 anni e un concorso dei Comuni, complessivo, non inferiore alle 35 o 40 mila lire.

Si conta altresì su qualche modesto concorso dello Stato, sebbene l'on. Saracco, per quanto fautore di queste comunicazioni economiche, si trovi in un momento di borsa stretta.

La emissione sarebbe assunta da un gruppo tedesco, che calcola una spesa non inferiore a 2,800,000 lire, e non s'illude sulla passività dell'esercizio durante i primi anni.

La Provincia nelle deliberazioni prese, tempo addietro, circa i concorsi da concedere a queste linee ha fissato un massimo di 2000 lire al chilometro, ma non sappiamo se il bilancio sia in condizioni di sufficiente resistenza per un concorso siffatto alla nuova linea stante la lunghezza del percorso.

Ad ogni modo conviene attendere il risultato delle pratiche, che non sarà, dato il momento presente, così sollecito, come potrebbero desiderare i Comuni interessati.

Tramvie elettriche a Roma. — Mentre pare che fra il Municipio e la Società Romana degli omnibus si sieno intavolate trattative per la trasformazione di due principali linee a trazione animale in linee tramviarie elettriche, escludendo il sistema aereo, è stato presentato un progetto dell'ing. Rognetta, il quale ha chiesto al Comune, a nome di una Società da costituirsi, l'impianto e l'esercizio di quattro nuove linee a trazione mista.

Gli estremi delle linee sarebbero questi: 1. Dal largo Bocconi alla stazione di Termini; 2. Da Piazza di Spagna a Porta S. Giovanni; 3. Da Piazza di Spagna a Piazza S. Pietro; 4. Da via degli Astalli a Piazza Rusticucci.

La prima, dal largo Bocconi alla stazione di Termini, percorrerebbe nell'andata: la via del Tritone, piazza Barberini, San Nicolò da Tolentino, via Santa Susanna, via delle Terme, piazza Dogali, Stazione (lato partenze). E nel ritorno: piazza S. Bernardo, vicolo San Nicolò da Tolentino, via Santa Susanna, via San Basilio, via Sistina, piazza Trinità dei Monti, via Gregoriana, vicolo San Giuseppe.

La seconda linea dovrebbe percorrere, nell'andata: piazza di Spagna, via due Macelli, via Tritone, via Quattro Fontane, via Depretis, piazza Santa Maria Maggiore, via Merulana, via dello Statuto, piazza Vittorio Emanuele, piazza Emanuele Filiberto, porta San Giovanni. Il percorso al ritorno sarebbe identico, salvo che dovrebbe passarsi per via Sistina, Capo le Case, il vicolo San Giuseppe.

La terza linea, tanto all'andare che al tornare, comprenderebbe: piazza di Spagna, via del Babbuino, piazza del Popolo, ponte Margherita, piazza della Libertà, i Lungo Tevere fino a piazza Pia, Borgo Santo Spirito, Borgo Sant'Angelo, piazza Rusticucci.

La quarta, finalmente: via degli Astalli, via San Marco, delle Botteghe oscure, Arenula, ponte Garibaldi, piazza d'Italia, Lungo Tevere Sanzio, via della Lungara, via Penitenzieri, Borgo Santo Spirito, Borgo Sant'Angelo, piazza Rusticucci.

Il sistema progettato, *misto*, riserverebbe la trazione aerea soltanto a quei tratti del percorso, dove può essere adattato senza ingombri dannosi e senza offesa alle leggi dell'estetica; su tutti gli altri le carrozze sarebbero mantenute in movimento da appositi accumulatori applicati alle vetture, e ai quali, mentre il tram è in moto, lo stesso filo rifornirebbe di quando in quando l'energia elettrica per funzionare là dove il filo mancasse.

Ferrovia elettrica a Pont Saint-Martin. — Scrivono da Aosta che nel vicino Comune di Pont Saint-Martin si sta eseguendo una ferrovia elettrica dalle ferriere Mongenet alla stazione. È il primo lavoro del genere che si eseguisce nella vallata.

Costruttrice ne è la Società delle Officine di Savigliano, la quale ha provvisto all'impianto delle nove dinamo occorrenti, nonchè del motore principale e dei singoli motorini elettrici per mettere in azione tutte le macchine lavoratrici delle ferriere.

Del resto la Società di Savigliano è già favorevolmente conosciuta e stimata pell'impianto dell'illuminazione elettrica di Courmayeur, che, ad onor del vero, è l'unico impianto del genere in Val d'Aosta che non presenti il più piccolo inconveniente.

È poi noto come le principali città d'Italia, come Firenze ed altre, abbiano le loro grandiose stazioni ferroviarie illuminate per mezzo di dinamo provviste dalle Officine di Savigliano.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie Svizzere. — *Ferrovia Giura-Sempione.* — Gli introiti di questa ferrovia sono ammontati nel passato mese di dicembre a fr. 1,880,000, contro fr. 1,727,000 nel mese corrispondente del 1894.

Le entrate totali del 1894 arrivano a franchi 27,331,415, contro 26,222,154 nel 1895.

— *Ferrovia del lago di Thun.* — Gli introiti in dicembre 1894 furono di franchi 12,255, in dicembre 1895 di fr. 12,585; gli introiti del 1895 fr. 281,792, ossia fr. 33,840 di più che nel 1894.

Ferrovia del Gottardo. — *Prodotti del mese di dicembre 1895.* — Il movimento sulle linee della ferrovia del Gottardo (266 chilom.), nel mese di novembre 1895, confrontato con quello dello stesso mese 1894, fu il seguente:

		1895 dicembre	1894
Passeggieri trasportati .	Num.	101,000	94,843
» introito . .	L.	320,800	282,621.17
Bagagli e cadaveri . .	Tonn.	265	255
» introito . .	L.	22,000	21,442.14
Bestiame trasportato .	Capi	14,550	19,749
» introito . .	L.	61,200	86,725.32
Merce trasportata . .	Tonn.	63,600	67,630
» introito . .	L.	726,000	763,325.07
Introito complessivo . .	»	1,130,000	1,154,113.70
» chilometrico .	»	4,248.12	4,338.77
Proventi diversi . . .	»	100,000	90,411.26
Introito generale . . .	»	1,230,000	1,244,524.96
Spesa complessiva . .	»	830,000	823,787.96
» chilometrica . .	»	3,120.30	3,086.11
Introito netto . . .	»	400,000	420,737.85

Nelle spese di esercizio non sono comprese le spese di rinnovazione delle linee e del materiale d'esercizio, che sono rimborsate dal fondo di rinnovazione.

— *Movimento complessivo comparato negli anni 1895-94.* — Le cifre degli ultimi tre mesi del 1895 sono soltanto approssimative.

		1895 Anno	1894
Passeggieri trasportati .	Num.	1,609,170	1,587,864
» introito . .	L.	5,362,784.31	5,205,184.02
Bagagli e cadaveri . .	Tonn.	5,795	5,586
» introito . .	L	508,358.32	482,352.61
Bestiame trasportato .	Capi	155,195	171,329
» introito . .	L.	667,788.10	843,408.42
Merce trasportata . .	Tonn.	824,308	811,168
» introito . .	L.	9,104,007,67	8,970,585.63
Introito complessivo . .	»	15,642,938.40	15,501 530.68
» chilometrico .	»	58,808.04	58,276.44
Proventi diversi . . .	»	687,095.99	678,534.17
Introito generale . .	»	16,330,034.39	16,180,064.85
Spesa complessiva . .	»	8,307,865.76	8,086,321
» chilometrica . .	»	31,234.56	30,211.72
Introito netto	»	8,022,168.63	8,143,743.85
Minore introito netto .	»		121,575.22

Ferrovie Francesi. — *Linea da Bâle a Belfort.* — La nuova linea della valle di Lucelle, che deve abbreviare notevolmente il tragitto da Bâle a Belfort, sarà iniziata nella primavera prossima. La linea che si attaccherà presso Porrentruy, all'antica linea Bâle-Délemont-Belfort, seguirà la frontiera alsaziana per una lunghezza di 24 chilometri, per raggiungere in seguito la linea di Bâle di cui si tratta.

Ferrovie Russe. — Fra le nuove linee di cui si occupa la Commissione speciale che siede al Ministero delle ferrovie, si nota una linea da Yaroslaw a Rybinsk, circa 80 verste, destinata a riunire Pietroburgo ai raggi industriali di Yaroslaw e d'Ivanow-Voznessenk, che devono spedire oggi le merci per la via di Mosca, allungando così il percorso da due a trecento verste. Pur dovendo aumentare la spesa di costruzione di circa 900,000 rubli, la Commissione propone che la linea sia costruita sulla riva sinistra del Volga, che non è esposta alle inondazioni; la vicinanza del fiume sarebbe molto più favorevole allo sviluppo industriale del paese.

La Compagnia Mosca-Arkhangel, che si assume la costruzione della linea, opina pure per questo tracciato.

Ferrovie del Messico. — *Nuova linea.* — Il Governo ha concesso al signor Josè Mora la costruzione di una linea ferroviaria da Tonala, sulla costa del Pacifico, fino a Tuxtla Gutierrez e Chapa de Corzo, per Ciutalapa, Jiquipilas e Ocosocuantla, di circa 273 chilometri.

— *Prolungamento di linea.* — È stato firmato un contratto fra il Governo e la *Mexican Central Railway* in virtù del quale questa Compagnia si impegna di prolungare la linea di Guadalajara fino ad Ameca e Tequila, nello Stato

di Jalico. La Compagnia costruirà il tronco fino ad Ameca prima del giugno 1897 e quello di Tequila prima del dicembre dell'anno seguente. Il Governo verserà un sussidio di 10,000 dollari per chilometro; da parte sua lo Stato di Jalico, si impegna pure di sovvenzionare la linea. I lavori di costruzione saranno cominciati fra breve.

Notizie Diverse

Nuovi vaglia e cartoline-vaglia. — Il 1° febbraio p. v. saranno emessi dall'Amministrazione delle Poste ed in via di esperimento per ora soltanto in Roma, il nuovo vaglia postale e la nuova cartolina-vaglia destinata a sostituire i 14 diversi tipi di cartoline-vaglia ora in circolazione.

Il nuovo vaglia, il cui valore massimo sarà per ora limitato a 100 lire, potrà essere riscosso presso qualunque ufficio postale del Regno sulla semplice conoscenza dell'esibitore, come si usa per i vaglia cambiari.

Il lavoro di scritturazione resta notevolmente semplificato giacchè mentre ora per l'emissione di un vaglia l'ufficiale postale deve scrivere sette volte il nome del destinatario, nel nuovo vaglia basterà scriverlo una sola volta.

A destra del vaglia vi è un tagliando che porta in lettere le cifre occorrenti per fare tutte le combinazioni fino al valore di 100 lire.

Le cifre sono ingegnosamente combinate ed in modo che tanto nella parte del tagliando che resta all'Amministrazione quanto in quella attaccata al vaglia, risulta la cifra per cui il vaglia è stato emesso. È esclusa così ogni possibilità di frode, le operazioni di controllo interno dell'Amministrazione riuscendo più facili e sicure.

Il nuovo vaglia è stampato su carta filigranata.

Il valore massimo della nuova cartolina-vaglia resta, come ora, fissato a lire 20.95.

In una parte della cartolina, come nel talloncino di ricevuta pel mittente ed in quello che resta all'Amministrazione, sono esposti in ordine i numeri occorrenti fino a raggiungere la suddetta cifra. Dai fori che saranno fatti dall'impiegato postale all'atto della vendita delle cartoline sui detti numeri, risulterà il valore di essa.

Basterà così una sola cartolina, mentre ora ne occorrono a volte due, per spedire una data somma, e non si dovrà ricorrere all'applicazione dei francobolli per le frazioni, cosa di grave disturbo per il pubblico e di non poco imbarazzo nella parte contabile per l'amministrazione.

Queste ed altre innovazioni opportunamente pensate ed abilmente attuate, danno nuova prova dell'amore e dello studio che l'on. Ministro Ferraris pone nel migliorare e semplificare a vantaggio del pubblico i servizi dell'Amministrazione di cui è capo e mostrano come egli intenda avviarla gradualmente a più importanti e vaste riforme.

Società degli Ingegneri e degli Architetti italiani. — La Società degli Ingegneri e degli Architetti italiani (Roma, via del Bufalo, 133) ha aperto un concorso tra coloro che faranno parte di essa come soci effettivi il 1° maggio 1896, al premio di L. 1000 per la migliore memoria originale inedita su un argomento teorico-pratico d'ingegneria o d'architettura. I concorrenti sono liberi nella scelta del tema. Gli autori delle due migliori memorie dopo la premiata riceveranno diplomi d'onore. Le migliori memorie, ancorchè non premiate, potranno esser pubblicate negli « Annali » della Società. Il concorso sarà chiuso il 31 ottobre 1896. Dalla Segreteria della Società si può avere il programma.

Il Consiglio del commercio dell'industria e del lavoro. — L'on. Ministro Barazzuoli ha condotto a termine una riforma importante nell'ordinamento del Consiglio del commercio e dell'industria, secondo concetti che erano stati anche adombrati da Marco Minghetti.

L'on. ministro presenterà, quanto prima, alla firma reale un decreto il quale divide il Consiglio in tre sezioni, del commercio, dell'industria e del lavoro.

Da queste tre sezioni il Consiglio prenderà il titolo e quella del lavoro comprenderà tutti gli studi preparatori della legislazione sociale.

Ciascuna sezione sarà autonoma e farà le proprie discussioni e deliberazioni, con facoltà per le questioni miste, di unione delle sezioni.

Il membro d'una sezione potrà partecipare ai lavori delle altre, e le sezioni potranno udire i pareri di persone estranee al Consiglio.

Queste ed altre disposizioni costituiscono la riforma studiata e preparata dall'on. Barazzuoli e dalla quale avrà maggior vigore e più grande importanza il Consiglio superiore istituito al Ministero d'agricoltura, industria e commercio.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Segniamo con un asterisco * le notizie di cui diamo maggiori ragguagli nelle Informazioni Particolari, ove sono pubblicate eziandio le *Deliberazioni del Consiglio di Stato* e le *Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.*

1. — Progetti e preventivi di spese presentati per l'approvazione al R. Ispettorato Generale.

Rete Adriatica. — L. 7,300 * proposta per costruzione di un muro lungo la sponda destra del Lamone, sulla linea Bologna-Ancona;

L. 6,320 * proposta per rifacimento in acciaio di binario lungo la linea da Palazzolo a Paratico, oltre a L. 17,555 25 per materiale metallico d'armamento;

L. 4,250 * proposta per rafforzamento dei calastrelli in travate metalliche sulla linea Chiusi Terontola-Firenze;

L. 380 * proposta per l'impianto di una sagoma nella stazione di Prato, linea Firenze-Pistoia;

Proposta * per impianto di due binari tronchi e di una piattaforma in stazione di Prato, linea Firenze-Pistoia.

Rete Mediterranea. — L. 26,000 * progetto per costruzione di fognatura a consolidamento di frana sulla linea Taranto-Reggio;

L. 8,600 * progetto di lavori per sistemazione di trincea sulla linea da Torreberetti a Pavia;

L. 3,550 * proposta per impianto di un serbatoio metallico nelle stazioni di Palo e di Ortebello, linea Roma-Pisa;

L. 1,550 * proposta per impianto di binario tronco nella stazione di Napoli Centrale, oltre a L. 2,766.25 per materiale metallico d'armamento;

Conto * preventivo per l'applicazione di bandiere a girandola, sulla linea Rogoredo-Pavia.

Rete Sicula. — L. 15,766·43 * proposta per rettifica di scartamento dell'armamento nei tronchi Patti-Brolo-Zappula, linea Messina-Patti-Cerda;

L. 7,740 * proposta per ampliamento deposito combustibile in stazione di Leonforte, linea Catania-Palermo;

L. 570 * proposta per ricostruzione di un tratto di muro sulla linea Palermo-Porto Empedocle.

Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche. — Lire 150.50 * progetto dei lavori per l'attivazione del servizio merci a piccola velocità in stazione di Fontanaviva, linea Vicenza-Treviso.

4. — Gare aggiudicate.

Rete Mediterranea. — Alla Ditta Foti ing. Raimondo venne aggiudicato *provvisoriamente* l'appalto * pei lavori di costruzione di un muro di difesa fra le stazioni di Amendolea e Melito, linea Taranto-Reggio, col ribasso del 18.50 0/0 sui prezzi di tariffa.

5. — Contratti stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Mediterranea. (Seduta del Comitato e del Consiglio d'amministrazione, 24 gennaio). — Colla Società Nazionale delle Officine di Savigliano per fornitura di 900 boccole ad olio, con sopraboccole di ghisa, sottoboccole in acciaio fuso e cuscinetti di bronzo gueriti di metallo bianco per assi da carri e carrozze;

Colla Ditta Filippo Tassara e Figli di Voltri per fornitura di 47,100 piastre in ferro colato per armamento;

Colla Ditta Fratelli Sasso per fornitura di Cg. 25,000 di piombo in pani e di Cg. 1500 di piombo in lastra;

Colle « Aciéries du Rhin di Ruhrort » per fornitura di 1000 cerchioni di acciaio Martin-Siemens per ruote di locomotive e tenders;

Colla Società Metallurgica Italiana di Livorno per fornitura di Cg. 40,000 di rame rosso in barre per viti passanti di focolai di locomotive;

Colla Ditta Angelo Giordano di Napoli per sbancamento della costa franosa fra i km. 215.147 e 215.566 fra Grassano e Grottole (linea Eboli-Metaponto;

Colla Società Metallurgica Italiana di Livorno per fornitura di Cg. 20,000 di tubi in rame per locomotive;

Colla « Bochumer Verein für Bergbau und Gusstahlfabrikation » di Bochum per fornitura di 500 cerchioni in acciaio fuso al crogiuolo per ruote di locomotive e tenders;

Colla Ditta Charles Cammell e C. Limited di Sheffield per fornitura di 500 cerchioni in acciaio fuso al crogiuolo per ruote di locomotive e tenders.

II. — Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Municipio di Masio — Alessandria — (31 gennaio, ore 14, 1ª asta). — Appalto dei lavori a difesa contro il Tanaro sotto l'abitato di Masio. Importo L. 23,034.86. Cauzione L. 1,500. Fatali a destinarsi.

Prefettura di Forlì (6 febbraio, ore 10, unico e definitivo). — Appalto dei lavori di pietra da taglio al nuovo carcere cellulare. Importo L. 11,060.60. Cauzione L. 2,000.

Municipio di Gallo — Caserta — (1° febbraio, ore 9, 1ª asta). — Appalto dei lavori del terzo tronco della strada obbligatoria Letino-Gallo-Fontegreca, dal confine di Gallo al Vallone sorgente (m. 3826). Importo L. 109,744.30. Cauz. provv. L. 4,000. Fatali 15 febbraio, ore 12.

Prefettura di Cremona (3 febbraio, ore 10, unico e definitivo). — Appalto delle opere e provviste occorrenti per la sistemazione di banca a ridosso dell'argine sinistro di Po, inferiormente a Casalmaggiore, da m. 637 superiormente al km. 43 al confine mantovano, in comune di Casalmaggiore. Importo L. 63,906, Cauzione provvisoria L. 3,500.

CONCORSO. — È aperto il concorso per il progetto di costruzione di una nuova fognatura stradale di Sestri Ponente. Termine 31 aprile 1896. Primo premio L. 3,000; secondo premio lire 2,000. Il programma del concorso è visibile per i soci presso la segreteria della Società.

APPALTI ALL'ESTERO.

Rumenia. — L'appalto per la pavimentazione di 17 strade in Galatz, già indetto per il 30 ottobre 1895 venne prorogato al 3 febbraio prossimo. Le offerte dovranno essere presentate non più tardi delle ore 2 pomeridiane del detto giorno al municipio di Galatz, e devono essere accompagnate da una garanzia provvisoria di lire 20,000. Un campione di granito che dovrà servire per detta pavimentazione è ostensibile presso il Museo Commerciale di Torino, al quale gli interessati possono rivolgersi per ulteriori schiarimenti.

Serbia. — Direzione della Klassenlotterie dello Stato Serbo (27 febbraio). — Progetto per la costruzione di un edificio ad uso della Direzione. Importo L. 120,000 denari d'argento.

Bulgaria. — Prossimamente, alla Direzione delle Strade Ferrate dello Stato Bulgaro a Sofia, fornitura di n. 122 vetture viaggiatori, n. 900 vagoni da mercanzia e 20 locomotive per la linea Sofia-Roman.

Austria-Ungheria. — Strade ferrate dello Stato Austriaco a Vienna (29 gennaio). — Lavori d'infrastruttura e superstruttura, costruzione di edifici, ecc., sulla sezione del Trembowla Kopy czinge. Importo del lavoro, fiorini 637,664.

Spagna. — Municipio di Badajoz (18 febbraio). — Costruzione di un mercato coperto. Prezzo d'asta pesetas 193,904.40. Cauzione pesetas 9,695.22.

— Amministrazione provinciale di Barcellona (19 febbraio). — Costruzione di un palazzo di giustizia. Prezzo d'asta pes. 447,542.92. Cauzione pesetas 17,377.14.

Danimarca. — Ministero dei Lavori Pubblici (8 febbraio). — Fornitura e messa in opera di un ponte da strada ferrata di 1000 piedi di lunghezza (da 6 a 700 tonnellate di ferro).

La Camera di Commercio ed Arti di Torino — Sezione Museo Commerciale — ci comunica:

Direzione di Commissariato militare — Torino — (30 gennaio). — Appalto per la provvista di 9000 coperte di lana da campo.

Direzione di Commissariato militare — Bologna — (1° febbraio). — Appalto per la fornitura di 2,000,000 di scatolette di carne di bue in conserva da fabbricarsi nel Laboratorio militare di Casaralta.

Direzione delle Costruzioni del 2° Dipartimento marittimo — Napoli — (4 febbraio). — Appalto per la provvista di legno quercia per L. 36,000.

Ministero dei Lavori Pubblici — Roma — (14 febbraio). — Appalto delle opere e provviste per la sistemazione della seconda tratta dell'argine in sinistra di Po e Terdobbio, dalla difesa del Gerone all'argine maestro dei Ronchi-Brondelli (m. 5.240.72 per la presunta somma di L. 159,750.

I relativi avvisi d'asta sono ostensibili presso questo Museo, via S. Francesco da Paola, 24.

III. — Forniture diverse.

Aste.

Direzione Artiglieria ed Armamento 1° dipartimento — Spezia — (29 gennaio, ore 11, unico e definitivo). — Fornitura di Kg. 39000 d'**olio d'oliva** 1ª qualità per macchine a L. 1. Cauzione L. 3900.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

	genn. 18	genn. 25
Azioni Ferrovie Biella	L. 463	463
» » Mediterranee	» 483	484
» » Meridionali.	» 645	641
» » Pinerolo (1ª emiss.)	» 360	360
» » » (2ª »)	» 365	335
» » Secondarie Sarde	» 310	307
» » Sicule	» 588	589
Buoni Ferrovie Meridionali.	» 562	564.50
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e		
» » Sicule *A. B. C. D.* . .	» 285	285
» » Cuneo (2ª emiss.). . .	» 308	308
» » Gottardo 4 %.	» 101.70	101.90
» » Mediterranee 4 0/0 . .	» 503	504
» » Meridionali.	» 301.50	302
» » Meridionali Austriache.	» 385	381.50
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 304	305.50
» » » 2ª emiss.	» 281	281
» » Pontebba	» 452	453
» » Sarde, serie *A*.	» 292	292
» » » serie *B*.	» 288	288
» » » 1879	» 290	294
» » Savona . . . . . . ,	» 302	302
» » Secondarie Sarde . . .	» 423.50	423.50
» » Sicule 4 0/0 oro . . .	» 451	453
» » Tirreno	» 442	445
» » Vittorio Emanuele . .	» 304	306.50

ESTRAZIONI E PAGAMENTI.

Ferrovie Nord-Milano. — Distinta delle Obbligazioni 4 1/2 per cento (serie 3ª) rimborsabili dal 1° corrente:

16961 16962 16963 16964 16965 17096 17097
17098 17099 17100 17906 17907 17908 17909
17910 18011 18012 18013 18014 18015 24056
24057 24058 24059 24060.

Tutte le Obbligazioni 4 1/2 per cento della seconda serie, cioè dal num. 00001 al num. 15000, sono rimborsabili dal 1° luglio 1895 e per le stesse l'interesse cessa di decorrere da tale data.

Ferrovia da Torreberetti al Gravellone (Pavia). — Dal 15 gennaio sono rimborsate le Obbligazioni seguenti state estratte il 30 dicembre u. s.;

Titoli da una azione: N. 541 al 550 e dal 651 al 660.

Titoli da 10 azioni:

N. 3161 al 3170 N. 4321 al 4330 N. 4551 al 4560 N. 5521 al 5530
N. 5711 al 5720 N. 8331 al 8340 N. 9231 al 9240 N. 9371 al 9380

CONVOCAZIONI.

SOCIETÀ FERROVIARIE, TRAMVIARIE E DI NAVIGAZIONE.

16 febbraio. — **Tramvie della Provincia di Cremona.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 14, nella sede in Torino, corso Vittorio Emanuele, 78.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1895-96. — *Dall'11 al 20 Gennaio 1896.* — *20ª Decade.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA		
	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze
Chilometri in esercizio	**4407**	**4407**	—	**1298**	**1085**	+ **213**
Media	**4407**	**4354**	+ **53**	**1229**	**1080**	+ **149**
Viaggiatori	962,755 61	875,656 79	+ 87,098 82	41,945 13	38,008 47	+ 3,936 66
Bagagli e cani	43,749 75	41,250 24	+ 2,499 51	2,283 23	756 11	+ 1,527 12
Merci a G.V. e P.V. acc.	270,290 56	202,036 95	+ 68,253 61	11,585 08	7,610 19	+ 3,974 89
Merci a P. V.	1,324,008 74	991,742 79	+ 332,265 95	45,310 71	35,118 66	+ 10,192 05
TOTALE	2,600,804 66	2,110,686 77	+ 490,117 89	101,124 15	81,493 43	+ 19,630 72
Prodotti dal 1° Luglio 1895 al 20 Gennaio 1896.						
Viaggiatori	27,436,943 96	26,286,867 29	+1,150,076 67	1,353,026 44	1,400,655 87	— 47,629 43
Bagagli e cani	1,243,711 82	1,212,292 06	+ 31,419 76	40,897 68	35,586 68	+ 5,311 00
Merci a G.V. e P.V. acc.	6,745,047 88	6,311,542 48	+ 433,505 40	251,638 37	257,237 97	— 5,599 60
Merci a P. V.	33,153,964 74	31,268,755 91	+1,885,208 83	1,326,360 85	1,175,074 81	+ 151,286 04
TOTALE	68,579,668 40	65,079,457 74	+3,500,210 66	2,971,923 34	2,868,555 33	+ 103,368 01
Prodotto per chilometro.						
della decade	590 15	478 94	+ 111 21	77 91	75 11	+ 2 80
riassuntivo	15,561 53	14,947 05	+ 614 48	2,418 16	2,656 07	— 237 91

(*) La linea Milano-Chiasso (km. 52) comune colla Rete Adriatica, è calcolata per la sola metà.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA. — 1ª Decade — dal 1° al 10 Gennaio 1896

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Prodotti indiretti	TOTALE	Media dei chilom. esercitati
PRODOTTI DELLA DECADE.							
1896	787.042 50	30.406 04	272.746 59	991.849 62	13.199 80	2.095.244 55	4.247 00
1895	699.810 15	27.460 44	270.404 12	901.647 85	14.010 45	1.913.333 01	4.215 00
Differenze nel 1896	+ 87.232 35	+ 2.945 60	+ 2.342 47	+ 90.201 77	— 810 65	+ 181.911 54	+ 32 00

RETE COMPLEMENTARE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Prodotti indiretti	TOTALE	Media dei chilom. esercitati
PRODOTTI DELLA DECADE.							
1896	55.050 12	1.138 27	18.519 48	88.940 38	1.510 40	165.158 65	1.859 88
1895	47.027 13	975 24	16.831 24	77.812 41	1.854 10	144.500 12	1.294 68
Differenze nel 1896	+ 8.022 99	+ 163 03	+ 1.688 24	+ 11.127 97	— 343 70	+ 20.658 53	+ 65 20

PRODOTTI PER CHILOMETRO DELLE RETI RIUNITE

PRODOTTO DELLA DECADE			PRODOTTO RIASSUNTIVO		
esercizio corrente	esercizio precedente	Differenza nel 1896	dell'anno corrente	dell'anno precedente	Differenza nel 1895
403 15	373 50	+ 29 65	— —	— —	— —

Col 1° Gennaio 1896 è passato a far parte della rete principale il tronco **Borgo S. Lorenzo-Marradi** di Km. 31.996

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

19ª Decade — Dal 1º al 10 Gennaio 1896.

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traffico	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
RETE PRINCIPALE								
PRODOTTI DELLA DECADE								
1896	62 736 00	953 00	8.134 00	93.576 00	470 00	165.869 00	616 00	269 00
1895	74.298 00	1.587 00	8.476 00	114.124 00	1.237 00	199.722 00	616 00	324 00
Differenze nel 1896	— 11.562 00	— 634 00	— 342 00	— 20.548 00	— 767 00	— 33.853 00	»	— 55 00
PRODOTTI DAL 1º LUGLIO 1895 AL 10 GENNAIO 1896.								
1895-96	1.802.693 00	37.211 00	205.632 00	2.298.778 00	22.050 00	4.366.364 00	616 00	7.088 00
1894-95	1.768.949 00	37.455 00	212.484 00	2.323.220 00	24.493 00	4.366.601 00	616 00	7.089 00
Differenze nel 1896	+ 33.744 00	— 244 00	— 6.852 00	— 24.442 00	— 2.443 00	— 237 00	»	— 1 00
RETE COMPLEMENTARE								
PRODOTTI DELLA DECADE								
1896	35.579 00	495 00	3.117 00	25.132 00	105 00	64.428 00	484 00	133 00
1895	21.196 00	191 00	1.725 00	17.510 00	453 00	41.075 00	421 00	98 00
Differenze nel 1896	+ 14.383 00	+ 304 00	+ 1.392 00	+ 7.622 00	— 348 00	+ 23.353 00	+ 63 00	+ 35 00
PRODOTTI DAL 1º LUGLIO 1895 AL 10 GENNAIO 1896.								
1895-96	679.685 00	9 935 00	48.803 00	386.628 00	4.378 00	1.129.429 00	484 00	2.334 (0
1894-95	496.531 00	4.984 00	32.551 00	267.156 00	3.937 00	805.159 00	421 00	1.912 00
Differenze nel 1896	+ 183 154 00	+ 4.951 00	+ 16.252 00	+ 119.472 00	+ 441 00	+ 324.270 00	+ 63 00	+ 422 00
STRETTO DI MESSINA								
PRODOTTI DELLA DECADE								
1896	2.403 00	143 00	257 00	536 00	» 00	3.339 00	23 00	145 00
1895	1 895 00	120 00	229 00	292 00	» 00	2.536 00	15 00	169 00
Differenze nel 1896	+ 508 00	+ 23 00	+ 28 00	+ 244 00	» 00	+ 803 00	+ 8	— 24 00
PRODOTTI DAL 1º LUGLIO 1895 AL 10 GENNAIO 1896.								
1895-96	58.856 00	2.413 00	4.253 00	8.865 00	» 00	74.387 00	23 00	3.234 00
1894-95	28.136 00	1.516 00	2.812 00	4.738 00	19 00	37.221 00	15 00	2.481 00
Differenze nel 1896	+ 30.720 00	+ 897 00	+ 1.441 00	+ 4.127 00	— 19 00	+ 37.166 00	+ 8	+ 753 00

ANNUNZI

COMPAGNIA DEI FRENI WESTINGHOUSE

THE WESTINGHOUSE BRAKE COMPANY, LIMITED

LONDRA — York Road King's Cross N. — **LONDRA**

Freno Westinghouse ad azione rapida

Applicazioni del Freno Westinghouse dal 1881 al 1894.

Freni automatici	Al 25 novembre 1881		Al 30 marzo 1885		Al 31 dicembre 1894		Aumento freni automatici	
	Macchine	Veicoli	Macchine	Veicoli	Macchine	Veicoli	Macchine	Veicoli
Inghilterra	1087	7720	1902	14150	3273	30211	2186	22491
Francia	1416	7194	1630	12294	2836	23735	1420	16541
Belgio.	359	1728	513	4237	746	5871	387	4143
Germania	63	105	260	1189	3623	23947	3560	23842
Austria-Ungheria . . .	4	32	21	334	381	4593	377	4561
Russia	64	51	84	91	674	3225	610	3174
Italia	11	35	49	309	317	2066	306	2031
Olanda	59	208	379	2003	574	3086	515	2878
Spagna	3	--	3	—	24	169	21	169
Svezia Norvegia . . .	1	6	1	6	23	439	22	433
Indie	6	60	28	60	56	110	50	50
Australia.	94	153	200	1342	1322	15683	1228	15530
Stati Uniti	3435	12270	7953	44787	25972	345810	22537	333540
Svizzera	—	—	—	—	491	4057	491	4057
Rumenia	—	—	—	—	101	534	101	534
Persia.	—	--	—	—	4	28	4	28
Congo.	—	—	—	—	5	49	5	49
Repubblica Argentina. .	—	—	—	—	54	711	54	711
Bulgaria	—	—	—	—	—	17	—	17
Totale . . .	6602	29562	13023	80802	40476	464341	33874	434779
Freni non automatici. .	2637	11788	2755	9992	2747	8923	468653	
	9239	41350	15778	90794	43223	473264	I freni non automatici vanno diminuendo e sono sostituiti dai freni automatici.	
Totale generale . . .	50589		106572		516487			

Apparecchi speciali a prezzi ridotti per Tramvie e Ferrovie Economiche.

AGENZIA PER L'ITALIA: **Ingegnere GIUSEPPE GOGLIO**
Torino — VIA ASSIETTA, 11 — **Torino.**

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

Dai punti contro indicati alle stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)		BIGLIETTI SEMPLICI: Londra (1) 1a classe	Londra (1) 2a classe	Parigi (2) 1a classe	Parigi (2) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO: Londra (3) (Diritto di porto compreso) 1a classe	Londra (3) 2a classe	Londra (3) validità	Parigi (4) 1a classe	Parigi (4) 2a classe	Parigi (4) validità
Via Moncenisio											
Torino	via Calais	166 25	116 55	90 75	61 60	254 —	187 85	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni
	via Boulogne	160 25	112 05								
Milano	via Calais	180 90	129 15	104 85	72 25	272 25	199 30	45 giorni	166 35	119 —	30 giorn
	via Boulogne	175 60	124 65								
Venezia	via Calais	—	—	141 75	97 30	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni
	via Boulogne										
Genova	via Calais	187 —	131 —	111 40	76 05	—	—	—	—	—	...
	via Boulogne	180 90	126 50								
Via Genova											
Livorno	via Calais	209 90	147 05	134 30	92 10	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	203 80	142 55								
Firenze	via Calais	217 30	152 25	141 70	97 30	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	211 20	147 75								
Roma	via Calais	249 —	174 40	178 40	119 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	242 90	169 90								
Napoli	via Calais	279 85	196 —	205 60	142 —	478 50	353 95	6 mesi (**)	—	—	—
	via Boulogne	273 75	191 50								
Via Bologna											
Firenze	via Calais	224 60	157 30	149 —	102 35	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	218 50	152 80								
Roma	via Calais	268 85	184 80	188 25	129 85	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	257 75	180 80								
Napoli	via Calais	294 80	206 50	220 60	162 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	288 70	202 —								
Brindisi	Via Napoli via Calais	325 85	228 20	251 60	174 20	543 25	399 30	6 mesi (*)	—	—	—
	Via Napoli via Boul.	319 75	223 70								
	Via Bolog. via Calais	302 65	211 95	227 05	157 —	525 45	386 80	6 mesi	—	—	—
	Via Bolog. via Boul.	296 55	207 45								
Messina	Via Napoli via Calais	369 25	259 75	295 —	205 80	—	—	—	—	—	—
	Via Napoli via Boul.	363 15	255 25								

OSSERVAZIONI.

Biglietti semplici.

(1) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta.

Per diritto del bollo fr. 0,10 per i biglietti al disopra di 10 franchi.

(2) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi che valgono per 20 giorni.

Biglietti d'andata e ritorno.

(3) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta.

(*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capo-stazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia.

(**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto.

(4) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI		1a e 2a CLASSE			1a e 2a CLASSE		Treno di lusso PENINSULAR-EXPRESS settimanale il venerdì part. da LONDRA
				(*)	(***)		(1)
Londres Ch.-Gross	Par.	9 — a.	10 — a.	11 — antim.	8 15 p.		8 15 p.
Londres Victoria	—	9 — a.	Via Folkestone	11 — antim.	8 15 p.		8 15 p.
Douvres	—	10 55 a.		1 — pomer.	10 15 p.		10 15 p.
(ora di Greenwich)	Arr.	12 15 a.		2 20 pomer.	12 10 a.		12 10 p.
Calais-M. (*Buffet*)		*Déjeun.*					
(ora francese)	Par.	12 49 p.		3 — pomer.	1 04 a.		1 » a.
Boulogne-Gare	Arr.	1 27 p.	2 18 p.	—	1 49 a.		—
(*Buffet*)	Par.	1 29 p.	2 23 p.	—	1 51 a.		—
Amiens (*Buffet*)	Arr.	3 04 p.	3 59 p	5 12 pomer.	3 41 a.		3 28 a.
	Par.	3 09 p.	4 04 p.	5 17 pomer.	3 46 a.		3 33 a.
Paris-Nord (*Buffet*)	Arr.	4 45 p.	5 40 p.	7 — pomer.	5 38 a.		Per la grande cintura
		Pranzo					
Paris-Lyon (*Buffet*)	Par	*Vagon-restaurant*		7 44 pomer.	6 23 a.		
	Arr			8 21 pomer.	7 23 a.		
		(B) 1a e 2a classe		1a e 2a classe	1a cl.	1a 2a cl.	
Paris-Lyon (*Buffet*)	Par.	8 55 p.		9 10 p.	9 25 a.	2 15 p.	
Dijon	Arr.	1 51 a.		2 24 a.	3 01 p.	7 13 p.	10 32 a.
Genève	—	»		3 52 a.	11 47 p.	—	—
Aix-les-Bains	—	6 33 a.		7 58 a.	10 45 p.	12 27 a.	3 18 p.
Chambéry	—	6 56 a.		8 31 a.	11 24 p.	12 50 a.	3 40 p.
Modane	—	9 48 a.		1 38 p.		3 37 a.	6 40 p.
Torino (ora dell'Europa centrale (2)	Arr.	2 20 p.		6 40 p.	—	8 10 a.	11 12 p.
Torino	Par	2 40 p.		7 55 p.	—	8 45 a.	
Novara	Arr	4 36 p.		9 51 p.	—	10 42 a.	
Milano	Arr	5 35 p.		11 05 p.	—	11 40 a.	
						1a 2a cl.	
Torino	Par.	2 45 p.		8 10 p.	—	8 40 a.	
Genova	Arr.	6 14 p.		11 21 p.	—	12 » p.	
San-Remo	—	11 22 p.		8 45 a.	—	4 47 p.	
Pisa	—	10 58 p.		4 30 a.	—	4 34 p.	
Firenze	—	12 45 a.		7 30 a.	—	6 54 p.	
Livorno	—	11 39 p.		5 24 a.	—	5 09 p.	
Roma	—	6 34 a.		10 30 a.	—	11 30 p.	
Napoli	—	1 36 p.		6 30 p.	—	7 10 a.	
Brindisi	—	»		»	—	6 20 p.	
Torino	Par.	2 45 p.		7 05 p.	—	8 40 a.	11 20 p.
Alessandria	Arr.	4 18 p.		8 55 p.	—	10 15 a.	12 50 p.
Bologna	—			2 12 a.	—	2 53 p.	5 19 a.
Ancona	—	—		6 52 a.	—	11 10 p.	9 21 a.
Brindisi	—	—		10 17 p.	—	11 » a.	7 50 p.
Firenze	—	—		6 28 a.	—	6 25 p.	
Roma	—	—		12 50 p.	—	11 50 p.	
Napoli	Arr.	—		6 30 p.	—	7 10 a.	

RITORNO

STAZIONI		1a e 2a CLASSE	1a e 2a CLASSE		1a e 2a CLASSE	
Napoli (ora dell'Europa centrale (2)	Par.	7 50 a.	—	—	2 55 p.	
Roma	—	2 30 p.	—	—	11 10 p.	
Firenze	—	9 05 p.	—	—	6 10 a.	
Brindisi	—	6 10 a.	—	—	5 35 p.	
Ancona	—	8 32 p.	—	—	5 35 a	
Bologna	—	1 35 a.	—	—	10 30 a.	
Alessandria	—	6 38 a.	8 33 a.	10 46 a.	5 12 p.	
Torino	Arr.	8 30 a.	10 13 a.	12 30 p.	7 — p.	
Brindisi	Par.	—	—		10 20 a.	
Napoli	—	7 50 a.	2 55 p.		10 45 p.	
Roma	—	3 » p.	8 50 p.	10 17 p.	8 10 a.	
Livorno	—	9 40 p.	»	4 10 a.	1 55 p.	
Firenze	—	8 25 p.	»	»	12 05 p.	
Pisa	—	10 32 p.	2 55 a.	4 47 a.	2 35 p.	
San-Remo	—	6 50 p.	»	3 30 a.	1 48 p.	
Genova	—	2 45 a.	6 35 a.	8 46 a.	7 07 p.	
Torino	Arr.	7 45 a.	10 18 a.	12 30 p.	10 50 p.	
Milano	Par.	1 50 a.	10 40 a.		8 18 p.	
Novara	—	4 30 a.	11 40 a.		9 16 p.	
Torino	Arr.	8 25 a.	1 40 p.		11 10 p.	
Torino	Par.	8 50 a.	2 20 p.		11 25 p.	—
Modane (ora franc.)	—	12 19 p.	5 26 p.		2 21 a.	—
Chambéry	—	3 42 p.	8 14 p.		5 02 a.	—
Aix-les-Bains	—	4 14 p.	8 39 p.		5 27 a.	—
Genève	—	2 46 p.	7 21 p.		4 15 a.	—
Dijon	—	11 20 p.	1 45 a.		11 40 a.	1 12 p.
Paris-Lyon (*Buffet*)	Arr.	4 48 a.	6 50 a.		5 33 p.	5 54 p.
Paris-Lyon (*Buffet*)	Par.	7 25 antim.			6 50 p.	
Paris-Nord (*Buffet*)	Arr.	8 04 antim.			7 49 p.	
		A) 1a, 2a classe	1a 2a cl.	*Déjeun.* 1a 2a cl.	*Pranzo* (**) 1a, 2a, 3	
Paris-Nord (*Buffet*)	Par.	9 — antim.	10 30 a.	11 50 a.	9 — p.	
Amiens (*Buffet*)	Arr.	10 40 antim.	12 06 p.	1 25 p.	10 47 p.	
	Par.	10 45 antim.	12 26 p.	1 30 p.	10 52 p.	
Boulogne-Gare (*Buffet*)	Arr.	12 18 pomer.	2 01 p.	»	12 34 a.	
	Par.	12 20 pomer.	2 04 p.	»	12 36 a.	
(ora francese)	Arr.	1 » pomer.	Via Folkestone	3 41 p.	1 20 a.	
Calais-M. (*Buffet*) (ora di Greenwich)	Par.	1 11 pomer.		3 45 p.	1 30 a.	
Douvres	—	3 05 pomer.		5 45 p.	4 — a.	
Londres Victoria	Arr.	4 50 pomer.		7 30 p.	5 55 a.	
Londres Ch.-Gross	Arr.	4 55 pomer.	6 10 p.	7 35 p.	5 55 a.	

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSERVAZIONI. — *Viaggiatori.* — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende viaggiatori di 3a classe da Parigi per Boulogne, Calais e l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori di 3a classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne. (A) Questo treno non prende i viaggiatori di 2a classe che per Calais e l'Inghilterra. (B) Il treno che parte da Parigi-Lione alle 8.55 pom. non prende a Parigi in 2a classe che i viaggiatori a destinazione oltre Culoz in direzione di Modane e dell'Italia. — *Nota importante.* I treni che partono da Parigi-Nord per Londra alle 9 a. e alle 9 p. e quelli che partono da Londra per Parigi-Nord alle 9 a. e alle 8.15 p., prendono viaggiatori per Boulogne e Boulogne Tintelleries. — *Vetture dirette da Calais verso P.-L.-M.* Una vettura di 1a classe lits-salon va direttamente da Calais a Milano col treno che parte da Calais alle 3 p. e da Parigi-Lione alle 8.55 p. — *Da P.-L.-M. verso Calais.* Una vettura di prima classe lits-salon va direttamente da Milano a Calais col treno partente da Milano alle 10.40 a. e da Parigi-Nord alle 9 a.

TORINO, 1896 — Tip. Lit. CAMILLA E BERTOLERO di NATALE BERTOLERO, Via Ospedale, 18.

ANNO XXIX. Sabato, 1° Febbraio 1896 NUM. 5.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino

COMMISSIONE PER LO STUDIO DEI PROVVEDIMENTI NECESSARI A SODDISFARE I BISOGNI DEL TRAFFICO NEL PORTO DI GENOVA

Nel precedente numero annunziavamo che il lavoro della Commissione presieduta dal senatore Gadda per studiare i provvedimenti necessarii a sistemare il servizio del Porto di Genova, della quale più volte abbiamo informato i lettori durante lo svolgersi di questo lavoro che non esitiamo a dire colossale, era ultimato. Ora pubblichiamo, per la prima, la seguente importante Relazione:

Relazione della Sotto-Commissione ferroviaria composta dai signori comm. ing. CROSA, presidente, comm. ing. OLIVA, comm. ing. GIACCONE, comm. LAMPUGNANI, comm. avv. FALCONE, incaricata di studiare i provvedimenti necessari a sistemare il Servizio ferroviario dei Viaggiatori e delle Merci nelle Stazioni di Genova e di Sampierdarena.

I servizi ferroviari di transito e locali di Genova e Sampierdarena si collegano strettamente con quello del Porto di cui la Commissione già si è occupata, e fu quindi opportuno dare alla stessa Commissione l'incarico di esaminare anche gl'impianti destinati a questi servizi e di proporre le modificazioni e gli ampliamenti che crederà necessari.

Esamineremo quindi in breve gl'impianti destinati attualmente a ciascuno di questi servizi, incominciando da quello P. V., che ha maggiore affinità col servizio del Porto ed ha con esso anche qualche comunanza d'impianti, per passare poi al servizio dei passeggieri, dei bagagli e delle merci a G. V. ed a P. V. accelerata, che ha bensì impianti locali separati, ma ha comuni le linee col movimento del Porto.

Del servizio merci a P. V. di Sampierdarena la Commissione si è già occupata ed ha già approvato un piano completo che comprende lo spostamento dello Scalo P. V. locale nell'area già Frova, la costruzione di un piano caricatore di trasbordo e la sistemazione completa dei binari di quello Scalo.

All'esecuzione di questo progetto la Commissione ha proposto che fosse destinata parte dei fondi disponibili sul bilancio del Porto, e venne già votata dal Parlamento la legge che sancisce tale proposta; è quindi lecito sperare che presto si potrà por mano all'esecuzione dei lavori.

Con questi può ritenersi sistemato convenientemente, non solo il servizio locale, ma anche quello di transito delle merci a P. V., tanto a carri completi come in piccole partite, in modo da bastare ai bisogni ora prevedibili per il primo decennio e forse anche pel secondo.

Il servizio P. V. locale di Genova è diviso in tre Scali: quello di Genova Principe nei locali degli antichi magazzini generali, quello di Piazza Caricamento addossato allo Scalo Marittimo omonimo, e quello di Genova-Brignole sulla sponda sinistra del Bisagno.

Lo Scalo di Genova P. fu aperto nel 1888 in sostituzione del vecchio Scalo di Genova P. P., i cui impianti furono destinati alla G. V.

Esso ha un movimento medio giornaliero di circa 240 tonn. ed una fronte utile di carico e scarico di m. 650; quindi non raggiunge un movimento medio di 4 quintali per metro lineare al giorno, e cioè la metà di quanto si può fare senza difficoltà.

I binari di deposito e formazione dei treni di questo Scalo sono gli stessi che servono anche per lo Scalo di S. Limbania, che nello studio del Porto furono già riconosciuti sufficienti pel movimento complessivo a cui sono destinati pel ventennio.

Si può quindi ammettere senz'altro che lo Scalo di Genova Principe sarà sufficiente ai bisogni del prossimo ventennio, tanto più che la città non può da questo lato ampliarsi molto, nè prendere un notevole sviluppo commerciale od industriale.

Lo Scalo di P. Caricamento locale ha comuni i binari con lo Scalo Marittimo omonimo, e quantunque aperto solo nel 1888, è ristrettissimo e manca di binari anche pel movimento attuale, come la Commissione ha riconosciuto nello studio del Porto. Ma l'ampliamento di questo Scalo è praticamente impossibile, perchè completamente racchiuso tra il Porto Franco, le Calate (ristrette esse pure), la Darsena e strade pubbliche importantissime. Non si può neppure pensare a trasportare altrove questo Scalo, perchè esso

serve appunto e quasi esclusivamente gli emporii commerciali dai quali è circondato.

Non vi ha quindi altro mezzo di migliorarne le condizioni che quello di scaricarlo di una parte del lavoro che ora vi affluisce: ciò che appunto si procura di fare coll'impianto di un piccolo Scalo speciale per la Darsena, ora in corso di studio.

Lo Scalo di Genova-Brignole, sulla sinistra del Bisagno, fu aperto nel 1892 in sostituzione del vecchio Scalo omonimo, posto alla destra dello stesso fiume, diventato assolutamente insufficiente. Esso ebbe nel 1892 un movimento medio giornaliero di 423 tonn. con una fronte di carico e scarico di m. 750 circa, e cioè un movimento di quintali 5,6 per metro lineare.

Essendo i binari di carico e scarico appoggiati ad una quantità sufficiente di binari per ricovero di treni e di carri, si potrà senza difficoltà ottenere un rendimento di 8 quintali per m. l. di fronte, e cioè un movimento di 1|3 superiore all'attuale.

Se si considera che la vallata del Bisagno è l'unica località di Genova, dove sia ancora disponibile qualche terreno pianeggiante, per cui in questa dovrà necessariamente svilupparsi la parte commerciale della città, la quale non può inerpicarsi sulla montagna, e che tutto l'aumento di movimento della parte centrale della città dovrà far capo a questo Scalo, è ovvio conchiudere che l'incremento d'un terzo del movimento sarà raggiunto in breve tempo.

Se si osserva l'incremento preso in passato dal movimento P. V. di Genova-Brignole, si vede che esso fu molto regolare e rapidissimo, talchè da una media giornaliera di:

Tonn. 47 nel 1870 si salì a:
» 203 » 1880
» 386 » 1890
» 423 » 1892

e seguitando di questo passo, la potenzialità di questo Scalo sarebbe completamente sfruttata entro una decina d'anni. Se si vuole tener conto dei bisogni del secondo decennio, sarebbe quindi opera prudente acquistare fin d'ora o vincolare il terreno necessario ad un ampliamento, tenuto conto che in breve tempo i terreni adiacenti a quello Scalo saranno fabbricati, e allora diverrà impossibile ogni ampliamento. Nè sarà più possibile di trasportare altrove lo Scalo, perchè tra la galleria di S. Martino ed il Polcevera non esiste alcun'altra area libera adiacente alla ferrovia.

Il servizio dei viaggiatori, dei bagagli e delle merci a G. V. ed a P. V. accelerata si fa nelle tre stazioni di Sampierdarena, Genova P. P. e Genova P. B., oltre alle fermate dei treni locali Genova-Voltri, che fanno capo a P. Caricamento.

La stazione di Sampierdarena, oltre al servizio locale, fa anche in parte quello di transito dei viaggiatori e bagagli tra le linee dei valichi appenninici e quella della Riviera di ponente, mentre altra parte del transito stesso si fa a Genova P. P. A quest'ultima stazione fanno capo tutti i convogli viaggiatori e a G. V., tranne i treni locali della Genova-Chiavari, che restano a Brignole, e quelli della Genova-Voltri, che fanno capo a P. Caricamento, come si è già detto.

A Genova P. P. si deve quindi fare, oltre al servizio locale, il ricovero dei treni in arrivo, la formazione di quelli in partenza ed il transito (tranne la parte che si fa a Sampierdarena, come si è detto).

A Genova P. B. si fa il servizio locale pei treni della linea di levante.

Vediamo ora quali sono gli impianti di cui è provvista ciascuna di queste stazioni, se essi sono sufficienti ad un regolare svolgimento del servizio che vi si fa attualmente, e se e come vi potrebbe trovar posto il maggior movimento prevedibile nel prossimo ventennio.

A Sampierdarena abbiamo due binari pel servizio dei treni viaggiatori delle linee di Busalla, Novi ed Ovada, e due per quelli della linea di Ponente, tre piccoli tratti di binario per deposito di carri per la G. V. e pel bestiame, ed un piano caricatore, capace di cinque carri, pel bestiame in arrivo ed in partenza.

Nessun binario per ricovero di treni o di vetture, nessun piano caricatore per la G. V. o per la P. V. accelerata, nè binari per carico o scarico diretto delle merci stesse, si hanno in questa stazione. Queste operazioni si fanno sotto treno, causando a questi notevoli ritardi, oppure sui binari di deposito sopra citati, attraversando colle merci, a spalla o su carrettini a mano, i binari di corse dei treni viaggiatori e merci.

Perciò il transito delle merci, che pur dovrebbe effettuarsi in questa stazione, poichè da essa diramano le varie linee, non può essere fatto che in parte per i carri completi (e con grave danno per la regolarità del servizio) per talune specie di merci che non possono sopportare ritardi, come i fiori freschi, i pesci, ecc.

Il servizio viaggiatori diviso in due tettoie è incomodissimo, e l'accesso ai marciapiedi della linea di Ponente non è scevro di pericolo, dovendosi attraversare non solo i binari viaggiatori delle linee dell'Appennino, ma anche il binario di corsa dei treni merci ed un binario continnamente percorso dalle manovre.

Il secondo marciapiedi, su cui si fa il servizio dei treni verso l'Appennino, è ristrettissimo, ed insufficienti sono le sale d'aspetto ed i locali del *buffet*.

Per la mancanza di binari di deposito vetture sopra lamentata, questa stazione è obbligata di far aggiungere le vetture occorrenti pei viaggiatori in partenza ed in transito da essa dalla stazione di Genova; ciò che non sempre riesce possibile.

Anche senza ricorrere a dati statistici, si può quindi conchiudere che la stazione di Sampierdarena, per la sua infelice disposizione e per mancanza di impianti, è insufficiente al movimento locale attuale, specialmente per la G. V., e non può ricevere il movimento di transito che in essa dovrebbe farsi; quindi a maggior ragione sarebbe incapace del maggior movimento tanto locale che in transito che sarà per verificarsi in avvenire, ove non si provveda con radicali lavori a migliorarne la disposizione ed aumentarne la potenzialità.

Ad ogni modo, per dare un'idea dell'importanza attuale di questa stazione, accenneremo che il movimento locale raggiunge in media 530 viaggiatori, 5 quintali di bagaglio, 218 quintali di merci a G. V. e P. V. accelerata e 58 capi di bestiame al giorno, e che nel mese di maggior lavoro vi ha un lavoro medio quasi doppio di quello suddetto, e nel giorno di maggior lavoro quelle quantità sono quadruplicate.

La stazione di Genova P. P., costruita in tempi in cui non si riteneva possibile una linea ferroviaria sulla riviera di Levante, è oggidì una stazione di testa intercalata nella linea che unisce il Piemonte e la Lombardia alla Capitale ed all'Italia Meridionale. I treni di passaggio debbono quindi accedere alla stazione o partirne con regresso sui binari di corsa, e le manovre vi riescono lunghe e difficili.

Costruita con concetti che, anni addietro, potevano parere grandiosi, ma in località dove è impossibile ogni espansione, questa stazione è ormai ridotta all'impossibilità di far servizio anche usando di ripieghi, e quantunque vi si sia già tolto il servizio a P. V.

Attualmente si dispone in questa stazione di cinque binari, serviti da marciapiede e quattro brevi binari di ricovero, capaci complessivamente di cinquanta vetture.

Su questi binari devesi sviluppare il servizio di settanta convogli al giorno, con gruppi di sei convogli in un'ora.

Su di essi dovrebbero pernottare ed essere manovrati e ripuliti, per ripartire il mattino, undici convogli viaggiatori con circa 110 veicoli, oltre alle vetture di scorta, le postali, ecc., ed ai due treni diretti che partono appunto a mezzanotte circa.

Sono adunque quattordici treni in arrivo od in partenza per ogni binario, mentre, come è detto nella Relazione sulle stazioni di Milano presentata dal comm. Lampugnani

alla Commissione, se ne hanno solo 11 a Torino e Napoli, 12 a Firenze e 13 a Roma, che hanno binari molto meglio disposti di Genova; solo Francoforte raggiunge i 15 convogli per binario con movimento molto intenso, ma con binari di arrivo, di partenza e di deposito, indipendenti per ciascuna linea. Qui invece, essendo assolutamente insufficienti i binari di stazione a contenere il materiale dei convogli, si è costretti a ricoverare cinque o sei treni uno in fila all'altro sul secondo binario della galleria della Traversata, sul quale non possono transitare i convogli causa la ristettezza della galleria, che renderebbe pericoloso il passaggio sui due binari. Naturalmente in tale località e coll'ambiente affumicato della galleria, non solo è impossibile fare le piccole riparazioni e la pulizia delle vetture, come sarebbe necessario, ma queste si insudiciano sempre più. Inoltre, per togliere da quel binario il materiale di un determinato treno, bisogna togliere prima tutti quelli che si trovano davanti, manovrando sempre sull'unico binario di arrivo della stazione, ciò che è causa non solo di grandi difficoltà ed incagli, ma anche di gravi pericoli.

Si noti che, se in un'ora non si hanno gruppi di più di 6 convogli, ciò non dipende dal fatto che non sia necessario o conveniente averne di più, ma dal fatto che si sono dovuti subordinare gli orari dei convogli ai mezzi di questa stazione.

I viaggiatori in arrivo ed in partenza a P. Principe ammontarono nel 1892, ultimo anno per cui si hanno statistiche ufficiali, a circa 3900 al giorno in media. A questi si dovrebbero aggiungere quelli in transito che debbono cambiar convoglio, su cui non abbiamo dati esatti, ma che certamente sono in numero molto rilevante.

I bagagli in arrivo raggiunsero in media i 100 quintali al giorno, e quelli in partenza 65; e molto rilevante è pure la quantità dei bagagli in transito.

Per la G. V. abbiamo un magazzino con m. 180 di fronte, *due* binari di arrivo e deposito carri della lunghezza utile complessiva di m. 350, dei quali il più lungo deve naturalmente essere riservato pel ricevimento dei convogli.

Il movimento medio giornaliero di merci in arrivo ed in partenza salì nel 1892 a quintali 930. Le merci in transito manipolate ammontano presso a poco alla metà di quelle in arrivo ed in partenza; ma se si tien conto che esse debbono venire scaricate e poi ricaricate, si vede che le merci manipolate ammontano effettivamente a più di 1800 quintali al giorno, e cioè 10 quintali per m. l.

E si noti che si tratta di sole merci a G. V., in gran parte in piccoli colli, poichè la P. V. Acc. ha dovuto essere trasportata alla stazione di Principe.

Si comprende quindi come nelle epoche di maggior movimento, pur lavorando tutta la notte, il servizio si svolga in modo affatto anormale. Ma se le fronti di carico sono deficienti ad un così intenso lavoro, anche più deficienti sono i binari, sui quali non si può tenere in deposito neppure la metà dei carri che si debbono manipolare in un giorno.

Nè è possibile utilizzare per le vetture e pei carri a G. V. i binari dello scalo P. V., come avviene in altre stazioni, perchè essi sono lontani da P. Principe ed affatto separati.

Ristretti sono pure i locali per il servizio bagagli, specialmente in arrivo; e per rendere meno disagevole questo ramo di servizio si sta studiando il modo di portare direttamente a S. Limbania i bagagli degli emigranti, delle Compagnie drammatiche, ecc., destinati all'imbarco.

Anche per la stazione di Genova P. P. si può quindi conchiudere che essa non solo è incapace di sopportare nuovi aumenti di movimento, ma che havvi motivo di stupire che si riesca a farvi il servizio attuale senza occasionare gravi incagli.

A P. Brignole da circa 25 anni si fa servizio in una meschina baracca, che non senza fatica si riesce a mantenere in piedi, la quale dà luogo a continui e vivi reclami delle Autorità e della cittadinanza.

I locali tutti sono assolutamente insufficienti ed indecorosi. In questa stazione si ha attualmente un movimento medio di circa 1900 viaggiatori al giorno, 8 quintali di bagagli, 313 quintali di merci a G. V. ed a P. V. accelerata e 103 capi di bestiame.

Dopo che venne portato da P. Brignole oltre il Bisagno, lo scalo merci P. V., si sta meno male per quanto riguarda i binari, tanto che con qualche sforzo si è riesciti a trovarvi posto, oltre che per il treno locale della linea di Levante, che fa capo a questa stazione, anche per le vetture di due dei treni che non trovano posto per sostare a piazza Principe.

Un'area discreta venne da poco acquisita alla stazione, in seguito allo spostamento della Tagliata, ed altra sarà pure fra breve acquisita colla demolizione degli arconi della soppressa strada militare. In adiacenza alla stazione sta l'ampia area libera della vecchia Piazza d'Armi, che potrebbe essere utilizzata in parte per impianti di stazione e per piazzale esterno alla medesima.

Esaminato così lo stato attuale delle cose, sarebbe necessario determinare il movimento probabile entro un ventennio e vedere quale tra le soluzioni possibili possa meglio soddisfare ai bisogni relativi a tale movimento presumibile.

Il movimento complessivo dei viaggiatori in partenza ed in arrivo alle stazioni di Genova e di Sampierdarena, da 785,000 nel 1867, saliva rapidamente ad 1,714,000 nel 1870 coll'apertura della linea di Levante, ed a 2,081,000 nel 1874; indi discendeva per vari anni fino al minimo di 1,618,000 nel 1880, per poi risalire gradatamente fino a 2,360,000 nel 1892.

Se con questi dati tracciamo un diagramma, dalla linea accidentata che ne risulta non si può trarre norme molto sicure di previsioni per l'avvenire.

L'incremento medio dal 1867 al 1892 risulta di viaggiatori 63,000 all'anno e cioè il 2.6 per cento del movimento dell'ultimo anno, e presso che identico risulta, se si tien conto solo dell'ultimo dodicennio.

Alquanto minore risulterebbe l'incremento, quando si volesse tener conto del forte movimento avutosi negli anni 1872-1877.

Non ci pare però conveniente di ridurre di troppo le previsioni in vista di un fenomeno già lontano e di cui è difficile analizzare le cause; crediamo quindi che si possa calcolare approssimativamente l'incremento del futuro ventennio in base al 2.5 per cento all'anno del movimento del 1892, e cioè complessivameute al 50 per cento di questo stesso movimento.

Ammesso che nelle stesse proporzioni aumenti il numero di viaggiatori di passaggio, ciò che non pare improbabile, bisognerà supporre che possa aumentare del 50 0[0 anche il numero dei treni e quello delle vetture da ricoverarsi. Il movimento dei bagagli da 27,000 quintali, nel 1867, sale pure ad un massimo, nel 1874, di 60,000 quintali; decresce alquanto per poi risalire ad un massimo di 73,000 nel 1880 e ridiscendere poi alquanto fino a 70,000 circa nel 1892.

L'incremento medio complessivo è del 2.4 0[0 circa del movimento dell'ultimo anno, e tale si può ritenerlo anche in avvenire.

Il movimento delle merci a G. V. e P. V. accelerata, salvo una sosta dal 1873 al 1878 ed altra dal 1889 al 1892, sale in modo quasi costante da 110,000 quintali a 520,000 nel 1892, con una media del 3.1 per cento su quest'ultimo anno.

Tenuto conto della sosta avutasi negli ultimi anni, si può ammettere pel prossimo ventennio un aumento del 3 per cento all'anno, e cioè complessivamente del 60 0[0.

Il movimento del bestiame, sebbene in modo molto saltuario, è andato pur esso continuamente aumentando da 17,000 capi nel 1867 a 74,000 nel 1892, con un incremento medio del 2.3 per cento, che riteniamo si possa ammettere anche per l'avvenire.

Questi incrementi non sembreranno certamente ecces-

sivi, se si confrontano con quello del 3.9 per cento all'anno, ammesso pel movimento portuale, col quale certamente, sebbene in modo indiretto, hanno stretto rapporto, poichè è certo che, collo svilupparsi del movimento portuale, dovrà andare aumentando anche la popolazione della città e quindi il movimento dei viaggiatori e quello dei bagagli e delle merci a G. V. e P. V. accelerata e del bestiame.

Da quanto abbiamo già detto relativamente alle condizioni attuali del servizio, risulta che, conservando l'attuale organizzazione e distribuzione dei servizi, non sarebbe assolutamente possibile dare sfogo al previsto incremento di movimento, che anzi alla stazione di P. Principe nessun incremento è più possibile e neppure sono possibili lavori di ampliamento dei binari, che più d'ogni altra cosa difettano.

Occorrerà quindi cercare quale parte dei servizi, che ora vi si disimpegnano, si può portare altrove e dove si può portarla e come potrà organizzarsi il servizio.

A prima vista si presentano tre soluzioni, e cioè: quella di portare altrove tutto il servizio merci, lasciando quello dei treni viaggiatori come attualmente, oppure sopprimervi il servizio viaggiatori, sviluppando meglio il servizio merci, od infine toglervi parte dell'uno e parte dell'altro servizio.

Ma esaminando la questione dettagliatamente, appare subito che le due prime soluzioni non sono praticamente possibili. Ambedue incontrerebbero infatti gravi e giustificate obbiezioni nella cittadinanza, perchè toglierebbero alla parte occidentale della città un servizio di cui ha bisogno e che ha sempre avuto: ambedue poi avrebbero l'inconveniente di separare due servizi che hanno bisogno di essere vicini, effettuandosi in gran parte cogli stessi treni.

Inoltre, colla prima soluzione non si sistemerebbe bene il servizio viaggiatori a P. Principe, perchè non c'è sufficiente sviluppo di binari; si conserverebbero le difficoltà di manovra ed i perditempi inerenti alla conformazione di questa stazione, e si dovrebbe anzi peggiorare la marcia di molti treni per lasciare loro il tempo di fare il servizio a G. V. nella località dove esso verrebbe a svilupparsi.

La seconda poi destinerebbe ad un servizio troppo umile e secondario ed a cui non è affatto adatta per la sua conformazione una stazione, che ha pure un notevole valore.

Ammesso che si debba togliere a P. Principe parte del servizio viaggiatori, sembrerebbe naturale togliere quella parte che dalla sua conformazione risente maggiori danni, e cioè il servizio dei treni diretti, che, per il regresso e le difficoltà di manovra, perdono un tempo prezioso. La fermata dei detti treni dovrebbe quindi necessariamente essere portata a Brignole, la quale perciò diverrebbe la stazione principale di Genova.

Ciò armonizza cogli interessi della città, perchè questa va sviluppandosi quasi esclusivamente da questa parte, e perchè le comunicazioni tra questa stazione ed il centro della città vanno facendosi sempre più facili e sollecite per la sistemazione edilizia, per la costruzione di tramvie elettriche, ecc.

D'altra parte, questa stazione è l'unica che possa disporre di uno spazio discreto su cui svilupparsi, non ha ancora fabbricati stabili e quindi può essere studiata con criteri moderni e fornita di tutte le comodità; prospetta vaste superficie di proprietà comunale e quindi riesce facile lasciarvi un vasto piazzale e comodi accessi; infine, trovandosi la ferrovia molto più elevata del piazzale esterno della vecchia Piazza d'Armi, su cui potrebbe prospettare il fabbricato, non riuscirà difficile dare l'accesso del pubblico ai convogli senza attraversamento dei binari, ciò che colla intensità di movimento e colla velocità attuale dei treni è causa di continui pericoli.

Perchè i treni diretti possano transitare senza fermata a Principe e perchè possa svolgersi, senza inconvenienti, il maggior movimento nella galleria della traversata, occorrerebbe eseguirne la sistemazione, già da tanto tempo progettata.

In questa stazione dovrà naturalmente portarsi, e potrà trovar posto senza difficoltà, il servizio postale, che è intimamente connesso a quello dei treni di lungo percorso.

Si potrà pure crearvi un sufficiente numero di binari per ricovero dei convogli e delle vetture di scorta, e, sulla sede dell'attuale baracca e dell'antico scalo P. V., un ben disposto impianto per la G. V.

Sarà invece difficile trovarvi posto per il deposito locomotive, ma esso potrà essere costruito al di là del Bisagno, a distanza non grande dalla stazione.

Il servizio di transito dei viaggiatori e dei bagagli, che dalla Riviera di Ponente passano alle linee dei Giovi e viceversa, che ora si fa a Sampierdarena, e quello delle merci a G. V. scambiate fra le dette linee, che ora si fa, in parte solamente, a Genova P. Principe, deve essere sistemato; occorre quindi studiare un progetto di riordino dell'attuale servizio di transito a Sampierdarena, sistemandovi anche il servizio locale delle merci a G. V., che, come abbiamo visto, è molto deficiente.

Che se per i lavori occorrenti a Brignole e Sampierdarena si dovranno spendere somme rilevanti, non si avrà però alcun lavoro da fare a Principe, dove qualsiasi ampliamento costerebbe spese enormi.

Anzi, anche senza ampliamenti si potrebbero ricevere a Principe i treni locali dalla linea di Ponente, che ora vanno a P. Caricamento, incagliando gravemente il servizio di questo scalo e quello di S. Limbania, sempre che vengano mantenuti malgrado gli inconvenienti suaccennati.

Coi lavori sopra accennati la Sotto Commissione ritiene che sarebbe sistemato convenientemente il servizio ferroviario di Genova e Sampierdarena, tanto nell'interesse locale, quanto in quello ferroviario di transito e del servizio pubblico generale.

Ciò premesso, le proposte che la Sotto-Commissione presenta si possono così riassumere:

1° Sistemare la stazione di Sampierdarena per migliorare il servizio locale e quello di transito;

2° Lasciare gli impianti della stazione di Genova P. P. nello stato attuale e sopprimere la fermata dei treni diretti in questa stazione;

3° Sistemare la galleria della Traversata congiungente la stazione di Genova P. P. e P. B.;

4° Costrurre a P. B. una nuova stazione prospiciente la già Piazza d'Armi, proporzionata ai nuovi servizi che è chiamata a soddisfare ed allo sviluppo prevedibile nel movimento viaggiatori e merci;

5° Sollecito vincolo od acquisto delle aree che si prevedono occorrenti agli ampliamenti indicati al n. 4 e della stazione merci oltre Bisagno.

Genova, 13 gennaio 1896.

La Sotto Commissione:

CROSA, OLIVA, GIACCONE, LAMPUGNANI, FALCONE.

STATISTICA DELL'ESERCIZIO
DELLE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO
PER L'ANNO 1893

III.

TRAFFICO DELLA RETE

La parte seconda della statistica dell'esercizio è dedicata alla *Statistica del traffico*.

Il prospetto n. 18 contiene le cifre dei prodotti viaggiatori per singola classe e per ogni categoria di biglietti, a tariffa intera, a tariffa ridotta, circolari e d'abbonamento.

Viaggiatori a tariffa intera:

	Numero	Percorrenza complessiva chilometri	Prodotto lire
1ª classe . .	426,244	44,950,154	4,768,760
2ª » . .	2,046,524	130,461,986	9,569,544
3ª » . .	6,853,478	283,835,448	12,554,103
4ª » . .	73,615	1,601,253	49,258
Totali . .	9,399,861	460,848,841	26,941,665

Il percorso medio per ogni viaggiatore fu di km. 105.46 per la 1ª classe, km. 63.75 per la 2ª, km. 41.41 per la 3ª e km. 21.75 per la 4ª.

Il prodotto medio per viaggiatore fu di L. 11.19 per la 1ª classe, L. 4.68 per la 2ª, 1.83 per la 3ª, 0.67 per la 4ª.

Il prodotto medio per viaggiatore-chilometro fu di lire 0.1061 per la 1ª classe, L. 0.0733 per la 2ª, L. 0.0442 per la 3ª, L. 0.0308 per la 4ª.

Viaggiatori a tariffa ridotta:

Comprendiamo in questo prospetto i biglietti di andata e ritorno.

	Numero	Percorrenza complessiva chilometri	Prodotto lire
1ª classe . .	348,710	17,813,187	1,284,150
2ª » . .	2,542,452	91,980,232	4,543,713
3ª » . .	9,442,049	223,388,385	6,884,249
4ª » . .	—	—	—
Totali . .	12,333,211	333,181,804	12,712,112

Nel prospetto seguente sono segnate invece le altre riduzioni:

	Numero	Percorrenza complessiva chilometri	Prodotto lire
1ª classe . .	44,325	6,415,246	387,096
2ª » . .	247,233	29,987,767	1,260,086
3ª » . .	451,879	32,218,697	741,908
4ª » . .	603	14,655	232
Totali . .	744,040	68,636,365	2,389,312

Riassumendo i tre prospetti si ottengono per i prodotti viaggiatori le seguenti cifre complessive:

Numero	22,477,112
Percorrenza complessiva	862,667,010
Prodotto	42,043,099

I biglietti circolari furono per la 1ª classe n. 23,159, con un percorso di chilom. 13,114,823 ed un prodotto di L. 1,027,153; per la 2ª classe 39,034, con un percorso di chilom. 19,902,155 ed un prodotto di L. 1,098,798; per la 3ª classe 6,772, con un percorso di chilom. 2,240,549 ed un prodotto di L. 80,727.

I biglietti d'abbonamento furono 19,948 e diedero un prodotto complessivo di L. 1,572,430.

Viaggiatori per conto dello Stato:

	Numero	Percorrenza complessiva chilometri	Prodotto lire
1ª classe . .	116,303	10,252,442	271,521
2ª » . .	201,222	23,966,702	448,414
3ª » . .	957,915	137,990,597	1,752,782
Totali . .	1,275,440	172,209,741	2,472,717

Inoltre vi furono 131 convogli speciali che percorsero complessivamente 17,121 chilometri e diedero un prodotto di L. 108,428, ed introiti diversi (esazioni per cambio di classe, sopratasse e diritti fissi, ecc.) per L. 519,446.

Il totale generale del prodotto viaggiatori ammonta a L. 48,992,818.

Riassunto generale dei trasporti.

Il prospetto seguente riassume i trasporti viaggiatori, bagagli, cani, grande e piccola velocità, con le percorrenze relative ed il prodotto per ogni categoria:

Specificazione dei trasporti	Quantità	Percorrenze complessive km.	Prodotto Lire	Percorso medio di un'unità km.	Prodotto medio per unità Lire	Prodotto medio per unità km. Lire
Viaggiatori { a percorrenza effettiva N.	23,752,552	1,034,876,751	44,515,816	43.57	1.87	0.0430
Viaggiatori { altri . . . . »	88,913	—	3,779,108	—	—	—
Convogli speciali . . . . »	131	17,121	108,428	130.69	827.69	6.3330
Cani . . . . »	69,502	4,256,997	89,100	61.25	1.28	0.0209
Pacchi ferroviari . . . . »	133,114	—	117,593	—	—	—
Bagagli e giornali, ecc. . . Tonn.	39,975	5,545,796	2,192,655	138.73	54.85	0.3954
Merci e bozzoli a grande velocità . »	251,475	27,479,157	7,371,808	109.27	29.31	0.2683
Merci a piccola velocità accelerate . »	198,232	37,928,777	2,248,055	191.33	11.34	0.0593
Merci a piccola velocità . . . »	8,106,448	895,755,284	51,758,116	110.50	6.38	0.0578
Totale delle merci e del prodotto	8,596,130	966,709,010	63,570,634	112.46	7.39	0.0659
Numerario . . . . Migl.	285,031	55,923,055	149,757	196.20	0.52	0.0027
Veicoli a grande ed a piccola velocità. N.	2,169	401,430	85,742	185.08	39.53	0.2136
Feretri e ceneri mortuarie . . . »	303	52,018	22,059	171.68	72.80	0.4241
Cavalli e bestiame . . . . { Capi	388,179	26,217,417	719,184	67.54	1.85	0.0270
Cavalli e bestiame . . . . { Carri	28,361	2,780,676	1,193,607	98.04	42.09	0.4292
Totale generale dei prodotti L.			114,351,028			

Notiamo che le cifre dei prodotti qui sopra differiscono alquanto da quelle contenute nello specchio dei prodotti secondo i risultati della contabilità, perchè da questi furono detratti gli importi dei rimborsi eseguiti nell'anno su trasporti regolati da convenzioni o concessioni speciali, od in dipendenza delle annotazioni apposte alla tariffa speciale n. 50.

Prodotti e spese per linea.

Nella seguente tabella sono indicati i prodotti, le spese ed il rapporto relativo per ogni linea che ha dato un prodotto complessivo non inferiore al milione.

	Lunghezza arrotondata di percorrenza dei treni Km.	Prodotto	Spese	Rapporti fra spese e prodotti p. cento
Confine francese-Torino	94	3,378,517	2,017,223	59.71
Torino-Alessandria. .	91	4,935,550	2,565,850	51.99
Torino-Cuneo-Ventimiglia (Limone) . .	120	1,311,818	1,047,387	79.84
Cavallermaggiore-Alessandria	98	1,219,308	1,099,955	90.21
Torino-Savona . . .	149	4,359,701	2,872,520	65.89
Alessandria-Savona .	107	1,170,250	1,045,001	89.30
Castagnole-Asti-Mortara	94	1,082,060	960,664	88.78
Torino-Milano . . .	150	7,265,915	3,961,113	54.52
Alessandria Mortara .	43	2,088,730	1,313,373	62.88
Mortara-Luino . . .	92	2,425,377	1,474,419	60.79
Milano-Laveno (con diramazione a Varese ed Arona) . . .	118	2,029,502	1,448,080	71.35
Milano-Chiasso . . .	52	3,184,722	2,253,789	70.77
Milano-Mortara. . .	52	1,626,654	1,130,060	69.47

Milano-Novi	97	8,183,243	3,382,807	41.34
Alessandria-Piacenza .	97	2,381,217	1,613,639	67.77
Alessandria-Novi . .	22	1,990,837	1,016,322	51.05
Novi-Genova (con succursale dei Giovi e diramazione agli scali)	86	11,395,849	0,048,847	53.25
Genova e scali-Ventimiglia con diramaz. scalo di Savona . .	162	5,735,473	3,659,732	63.81
Genova e scali-Pisa centrale	174	9,784,514	5,668,782	57.94
Pisa-Firenze. . . .	79	3,090,610	1,974,270	54.17
Pisa-Roma-Termini con diram. Colle-Salvetti-Livorno mar.).	352	8,965,525	6,094,068	67.97
Empoli-Chiusi . . .	152	1,594,120	1,319,492	82.77
Roma-Napoli . . .	258	8,886,913	4,965,335	55.87
Napoli-Battipaglia . .	78	2,923,413	1,848,454	63.23
Battipag.-Brindisi porto	315	2,699,722	3,088,480	114.40
Metaponto-Reggio e Porto	433	2,682,765	3,368,575	125.56

INFORMAZIONI PARTICOLARI
DEL *MONITORE*

I progetti ferroviari da presentarsi al Parlamento.

Da alcuni giorni si trovano a Roma il comm. Massa, direttore generale delle ferrovie del Mediterraneo ed il comm. Borgnini, direttore dell'Adriatica, i quali hanno avuto già dei convegni coi ministri Saracco e Sonnino per prendere gli ultimi accordi circa i progetti ferroviari che si presenteranno al Parlamento alla ripresa dei lavori.

><

Conferenza per trasporti militari.

Il giorno 3 febbraio corr. deve aver luogo in Roma presso il Ministero della Guerra una conferenza fra rappresentanti delle Amministrazioni ferroviarie, che hanno assunto il servizio dei trasporti militari, del Ministero della Guerra e del R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate, allo scopo di appianare talune difficoltà insorte circa l'esecuzione della convenzione concernente i trasporti medesimi.

Dopo la conferenza preaccennata avrà luogo, presso il R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate, un convegno fra i delegati delle tre principali Amministrazioni ferroviarie e del Governo, allo scopo di addivenire ad uno scambio di idee sulle due questioni: estensione della tariffa eccezionale n. 1002 ai trasporti in destinazione del Canton Ticino; attuazione di una nuova tariffa a grande velocità, comune colle grandi Reti ferroviarie francesi.

><

Ferrovia Cosenza-Nocera.

(Prossima apertura del tronco Cosenza-Pietrafitta).

Siamo informati che entro il prossimo mese di aprile potrà aver luogo l'apertura all'esercizio del tronco della ferrovia da Cosenza a Nocera Tirrena, compreso fra Cosenza e Pietrafitta.

><

Ferrovie della Sicilia.

(Progetto di variante ai lavori per l'approdo dei ferry boats).

La Direzione generale delle Strade Ferrate della Sicilia ha concretato e sottoposto all'approvazione superiore un progetto di variante relativo ai lavori da eseguire per l'approdo dei *ferry-boats* a Messina, avente lo scopo di eliminare le eccezioni sollevate dall'Autorità militare di Messina, conciliando ad un tempo la pluralità degli interessi che al detto approdo si collegano.

><

Per la coincidenza a Roma di treni dell'Adriatico e Mediterraneo.

L'Adriatica, allo scopo di meglio assicurare la coincidenza del suo direttissimo N. 1, col treno mediterraneo N. 241 a Roma, lo farà giungere a Roma alle 23.30. A facilitare il conseguimento di un tale scopo la Mediterranea anticiperà di 5 minuti l'arrivo a Piacenza del suo treno N. 95, coincidente con quello N. 1 precitato dell'Adriatica.

><

Ferrovie del Mediterraneo.

(Quarta rinnovazione del materiale rotabile per l'esercizio 1895-96).

L'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha presentato al Ministero dei Lavori Pubblici il programma della quarta rinnovazione del materiale rotabile per l'esercizio 1895-96. I rotabili nuovi da acquistarsi in sostituzione di quelli vecchi da demolirsi sono i seguenti: 24 locomotive; 70 carrozze e 100 carri.

La predetta Amministrazione ha anche contemporaneamente presentata la proposta per l'utilizzazione del fondo di L. 1,000,000, messo a sua disposizione per acquisto di materiale rotabile e di esercizio in conto delle linee complementari. Con detta proposta la Società diviserebbe di destinare L. 100,000 per materiale d'esercizio da ripartirsi fra provviste di macchine d'officina in genere e l'allestimento di serbatoi da adattarsi sui carri piatti pel trasporto di uve, mosti e vino. Le rimanenti L. 900,000 verrebbero impiegate nell'acquisto esclusivo di carri. Per cui il materiale rotabile che si tratta di provvedere, il cui importo totale è preventivato in L. 4,668,000, è il seguente:

N. 8 locomotive Compound a sei ruote accoppiate, coi rispettivi tenders, munite di freno ad aria compressa, sistema Westinghouse;

N. 16 locomotive ad otto ruote accoppiate, con tender, munite di freno continuo ad aria compressa, sistema Westinghouse, automatico e moderabile Henry, coi ceppi applicati alle sole ruote del tender;

N. 12 carrozze di 1ª classe a 2 assi, 3 compartimenti per viaggiatori, 2 ritirate con freno a vite, freno continuo automatico sistema Westinghouse, freno moderabile sistema Henry, con segnalamento d'allarme ad aria compressa, riscaldamento a vapore ed apparecchi per l'illuminazione elettrica;

N. 12 carrozze miste di 1ª e 2ª classe a due assi, quattro compartimenti, due ritirate, freno a mano, freno continuo automatico ad aria compressa, freno moderabile, segnale di allarme, riscaldamento a vapore ed illuminazione elettrica;

N. 16 carrozze di 2ª classe a due assi, quattro compartimenti per viaggiatori ed una ritirata, di cui 8 con freno a vite, freno continuo ad aria compressa, automatico Westinghouse, ad azione rapida; freno moderabile, segnalamento d'allarme, illuminazione elettrica e riscaldamento a vapore; e 8 identiche alle precedenti, ma senza freno a vite;

N. 12 carrozze di 3ª classe a due assi, con cinque compartimenti viaggiatori, ed una ritirata, munite di freno a vite, freno automatico sistema Westinghouse, ad azione rapida, segnalamento d'allarme ad aria compressa e riscaldamento a vapore;

N. 18 carrozze di 3ª classe per viaggiatori, a due assi, a cinque compartimenti, di cui 10 con freno a vite e loggetta, freno automatico Westinghouse ad azione rapida, segnale d'allarme, illuminazione ad olio; e 8 conformi a quelle precedenti, ma senza freno a mano;

N. 50 carri coperti, a due assi, della portata di 12 tonnellate, di cui 25 muniti del freno continuo automatico, ad aria compressa, sistema Westinghouse, del freno moderabile Henry e del freno a vite con relativa loggetta e provvisti della condotta pel riscaldamento a vapore; e 25 conformi a quelli precedenti, ma senza il freno a mano e la loggetta;

N. 249 carri scoperti, a due assi, pel trasporto di merci, della portata di 16 tonnellate, di cui 99 muniti di freno ordinario a vite e loggetta, e 130 senza freno;

N. 1 carro piatto a carrelli, con due assi ciascuno, pel trasporto di massi fino alla portata di 40 tonnellate indivisibili.

(*Gare aggiudicate*).

Il giorno 18 dello scorso mese di gennaio, in Milano, presso la Direzione generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo, ebbe luogo la gara per l'appalto a licitazione privata, dei lavori di costruzione di una condotta d'acqua forzata pel rifornitore della stazione di Berceto, dell'importo totale approssimativo di L. 68,000. Le Ditte invitate alla gara furono 45 e quelle concorrenti N. 27. Rimase aggiudicataria provvisoria la Ditta Cozzani Costantino, di Spezia, col ribasso del 20.45 0[0 sui prezzi della perizia di progetto.

Il 21 stesso mese, presso la medesima Direzione ebbe luogo la gara a licitazione privata per l'appalto dei lavori di ricostruzione di muretti di chiusura fra Orbetello e Grosseto, lungo la linea da Roma a Pisa, del presunto importo di L. 33,000. Alla gara vennero invitate N. 33 Ditte, ma presentarono offerta solo 14. Rimase aggiudicataria provvisoria la Ditta Corati Alfredo, di Civitavecchia, col ribasso del 15 0[0 sui prezzi d'appalto.

(*Progetti, preventivi, ecc., presentati all'approvazione governativa*).

L'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici:

1. Il progetto per l'impianto di scogliere con massi artificiali al Basento, fra i chilom. 203.640 e 203.724 della linea *Eboli-Metaponto*, fra le stazioni di Campomaggiore e di Calciano-Tricarico, con annesso preventivo di spesa di L. 10,000. All'esecuzione delle opere si provvederà per trattativa privata. L'approvazione del progetto dovrebbe valere anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le espropriazioni;

2. Il progetto di lavori di consolidamento della spalla Lagonegro del viadotto Calda, al chilom. 74.964, fra le stazioni di Casalbuono e di Lagonegro, lungo la ferrovia da *Sicignano a Castrocucco*. La spesa all'uopo preventivata ammonta complessivamente a L. 41,000, ed all'esecuzione delle opere si provvederà mediante licitazione privata fra Ditte benevise all'Amministrazione;

3. Il progetto dei lavori di allargamento del *viadotto di Sampierdarena* e di innalzamento della linea della Coscia fra il quadrivio della galleria di S. Benigno ed il sottovia Barabino. La spesa complessiva all'uopo preventivata ascende a L. 696,500, ivi comprese lire 18,686.60 per materiale metallico di armamento. L'approvazione del progetto dovrebbe valere anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le espropriazioni. Nella predetta somma le espropriazioni figurano per L. 200,000, ed i lavori a contratto importano lire 417,000;

4. Il progetto dei lavori e delle provviste occorrenti per l'impianto del sistema di blocco e di apparecchi centrali fra *Genova P. P.-Rivarolo-S. Quirico e Borzoli*. La spesa complessivamente preventivata per l'esecuzione delle opere ammonta a L. 277,500;

5. Il contratto stipulato colla Ditta Fumaroli Pietro di Roma per la esecuzione di lavori di consolidamento e di sistemazione della tettoia viaggiatori in stazione di Civitavecchia, lungo la ferrovia *Roma-Pisa;*

6. Il progetto di lavori di consolidamento della scarpata sinistra della trincea fra i chilom. 48.955 e 49.046, della linea *Napoli-Eboli*, tra le stazioni di Vietri e Salerno. La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 8500;

7. Il progetto di lavori di riparazione dei danni causati dall'incendio del 13 luglio 1895 alla casa cantoniera al chilom. 7.791 della linea *Sibari-Cos nza*, con annesso preventivo di spesa di L. 1800;

8. Il preventivo della spesa di L. 3460 per lavori di riparazione dei guasti arrecati alla linea *Lucca-Viareggio* dal nubifragio del 17 ottobre 1895.

><

Ferrovie dell'Adriatico.

(*Progetti, preventivi, ecc. presentati all'approvazione governativa*).

La Direzione Generale delle Strade Ferrate Meridionali ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici:

1. L'atto di sottomissione per l'esecuzione di un secondo gruppo dei lavori di ampliamento della *stazione di Barletta*, in dipendenza dell'innesto nella medesima della nuova linea per Spinazzola;

2. La proposta, con annesso preventivo di spesa di L. 1,610, per l'impianto di una comunicazione fra i binari del servizio merci in stazione di Melzo, lungo la ferrovia da *Milano a Venezia;*

3. La proposta dei lavori occorrenti per ridurre al 3 1[2 0[0 la pendenza delle rampe d'accesso al passaggio a livello situato all'estremità della stazione di Brescia, al km. 82.188 della ferrovia da *Milano a Venezia*. La spesa preventivata per l'esecuzione delle opere, alle quali si propone di provvedere mediante appalto a licitazione privata, ascende a L. 26,300;

4. Il contratto stipulato colla Società Industriale di Battipaglia per l'impianto del servizio d'illuminazione elettrica in quella stazione ferroviaria, lungo la linea da *Napoli a Reggio;*

5. La proposta per l'applicazione della suoneria elettrica di controllo al disco verso Ancona, nella stazione di Pedaso, lungo la ferrovia da *Bologna ad Otranto*, con annesso preventivo di L. 840;

6. Il preventivo della spesa di L. 360, occorrente per munire di apparecchi di controllo a correnti invertite i dischi verso Verona, Cremona e Legnago, nella *stazione di Mantova*.

><

Ferrovia del Gottardo.

Sabato scorso si tenne a Lucerna un'assemblea generale straordinaria della Ferrovia del Gottardo sotto la presidenza del signor Schuster Burkhardt (Basilea).

Dapprima venne data comunicazione dell'approvazione per parte del Consiglio federale degli statuti riveduti, che furono inscritti nel registro di commercio ed entrarono in vigore col 1° gennaio 1896; quindi che fino al e col 31 dicembre, in complesso, si erano fatti inscrivere nel registro delle azioni 195 azionisti con 27,528 azioni e finora il capitale avente diritto di voto sommava a fr. 33,244,000.

Essendo presenti 36 azionisti aventi diritto di voto, rappresentanti un capitale azioni di fr. 25,908,877, ossia oltre il quinto del capitale con diritto di voto, l'assemblea venne dichiarata legalmente costituita.

Oltre gli attuali 15 membri del Consiglio d'Amministrazione, furono nuovamente nominati a far parte dello stesso i signori Cohn-Speyer in Vienna, Forrer, consigliere nazionale in Winterthur, Wyss, consigliere nazionale in Berna, Isler, consigliere agli Stati in Aarau, Sarrasin Stählin in Basilea, Schmid, amministratore della Società di Navigazione in Lucerna.

A presidente del Consiglio d'Amministrazione venne confermato l'attuale sig. Schuster Burkhardt in Basilea.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato, in sue recenti adunanze, ha dato il suo parere sui seguenti affari riguardanti il servizio delle Strade Ferrate.

Il Consiglio ha ritenuto:

1. Che anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le espropriazioni, possa approvarsi un progetto compilato dalla Direzione generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo, relativo alla costruzione di una scogliera di difesa contro il fiume Volturno, fra i chilometri 9.743 e 10.013, della ferrovia Caianello-Isernia, assegnando il termine di due anni per il compimento dei lavori, il cui importo è preventivato di L. 37,000. Il Consiglio ha ritenuto anche che all'esecuzione dei lavori si possa provvedere a cura della Società esercente colle norme della prima parte dell'art. 65 del capitolato d'esercizio;

2. Che sia da approvarsi altro progetto compilato dalla predetta Direzione generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo, relativo ai lavori ed alle provviste occorrenti per colmare la deficienza della massicciata sul tronco da Latiano a Brindisi, nella linea da Taranto a Brindisi. La spesa all'uopo preventivata ammonta a lire 12,600, ed alla esecuzione dei lavori potrà provvedere la Società esercente, mediante piccoli cottimi a Ditte benevise;

3. Che sia meritevole dell'approvazione ministeriale il progetto della Mediterranea concernente l'esecuzione di alcuni lavori di consolidamento del sotto passaggio al km. 65.312.19, fra le stazioni di Ascea e di Pisciotta, nella linea ferroviaria da Battipaglia a Castrocucco. La spesa preventivata per le opere, alla cui esecuzione si propone di provvedere mediante appalto a licitazione privata, ascende a L. 18,000;

4. Che si possa approvare un progetto della Direzione generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo, concernente l'esecuzione di alcuni lavori di completamento dei manufatti del tronco Ornavasso-Domodossola, della strada ferrata da Gozzano a Domodossola, con annesso preventivo di spesa di L. 11,240;

5. Che sia meritevole della superiore approvazione un progetto per lavori di ricostruzione di alcune tratte di arco rovescio e di banchina nella galleria di Ronco, sulla linea succursale dei Giovi. La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 34,500;

Il Consiglio di Stato ha poi anche dato il suo avviso sui seguenti altri affari che pure riguardano il servizio delle Strade Ferrate:

a) Sulla questione riguardante i maggiori compensi domandati dalla Ditta Celeste Ferrari, ed il condono della multa contrattuale in dipendenza dei lavori di sostituzione di muri d'Ala, da essa assunti, al muro frontale del manufatto al km. 147.880 da Palermo, della strada ferrata da Bicocca a Caldare;

b) Circa il collaudo e la liquidazione finale dei lavori di innesto della linea Genova-Ovada-Acqui-Asti, colla succursale dei Giovi al binario di Polcevera;

c) Sulla domanda di maggiori compensi, avanzata dall'Impresa Contigli, assuntrice dei lavori di sistemazione e di consolidamento della trincea di Malgesso, lungo la ferrovia da Gallarate a Laveno, affidati a rimborso di spesa alla Società delle Strade Ferrate del Mediterraneo, e sulla domanda di esonero della multa contrattuale, nella quale l'Impresa stessa sarebbe incorsa per ritardo da essa frapposto nell'esecuzione dei lavori dei quali trattasi.

><

Tariffe ferroviarie italiane.

(Domande di proroga).

L'Adriatica ha presentato con parere favorevole al Ministero dei Lavori Pubblici, le domande delle Ditte Gallo-Magistrio successori Uccelli, Muzzati-Magistrio, Grandi-Battistella, C. Burghart, Francesco Parisi, Pico e Zavagera, tutte di Udine, per ottenere la proroga a tutto il corrente anno, ed alle condizioni preesistenti, delle rispettive concessioni speciali per i trasporti di merci in genere, in rispedizione dalla stazione di Udine.

La stessa Amministrazione ha presentato all'approvazione governativa la proposta di proroga per un altro anno, ed alle stesse condizioni preesistenti della concessione già accordata alla Ditta Centurini per i suoi trasporti di juta greggia da Ancona a Terni, scaduta col 31 dicembre p. p.

(Rinnovazione di tariffa speciale).

Il Ministero del Tesoro, di accordo con quello delle Finanze, ha dato il suo nulla osta alla rinnovazione per un altro anno, ed alle stesse condizioni, già vigenti precedentemente, delle concessioni di cui fruiscono la Ditta Palli e fratelli del Bo per i suoi trasporti di laterizi; e la Ditta Rodolfo per i suoi trasporti di ghiaia e di calce.

(Decreto ministeriale).

È in corso un Decreto dei Ministri dei Lavori Pubblici e di Agricoltura, Industria e Commercio, per il quale la tariffa locale n. 415 P. V. per la Rete Mediterranea, in vigore per i trasporti di carboni minerali e mattonelle di carbon fossile, in provenienza di oltre mare ed in partenza dagli scali marittimi italiani in vagoni di proprietà degli speditori, è abrogata e sostituita da altra, conforme alla proposta all'uopo presentata dalla Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo.

><

Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, in sue recenti adunanze, ha dato parere favorevole sui seguenti affari ferroviari:

Progetto per la costruzione di una tramvia a vapore da Verona ad Albaredo d'Adige;

Progetto per ristauri alla rimessa provvisoria delle macchine nella stazione di Gravellona Toce;

Progetto per sistemare le condotte di acqua della Galleria di Pietrafitta e da fonte Orfecchia in servizio della stazione e dell'abitato di Goriano Sicoli;

Nuovo sistema elettrico per la sicurezza dei convogli e per la manovra centrale degli scambi e dei segnali ideato dal sig. Bianchedi;

Nuovo apparecchio di sicurezza per ferrovie inventato dall'ing. Reggio;

Progetto pel consolidamento della frana fra i km. 6.256 e 6.333 della ferrovia Sicignano-Castrocucco;

Verbale della consegna definitiva alla Società Mediterranea del tronco Borgotaro-Guinadi della ferrovia Parma-Spezia;

Progetto per l'ampliamento dello scalo merci della stazione di Milano Porta Ticinese;

Collaudo dei lavori esguiti dall'impresa Maroni per consolidamento della trincea tra i chilometri 203 983 204 250 della linea Eboli-Metaponto.

NECROLOGIO.

L'ing. Pasquale Colombo, Capo Servizio alla Direzione Generale della Mediterranea, ha avuto la sventura di perdere, il 30 ora scorso gennaio, l'egregia sua signora Clelia Colombo-Bonazzi.

Compresi del suo dolore, gli inviamo le nostre vive condoglianze.

ATTI UFFICIALI
concernenti le FERROVIE ed i LAVORI PUBBLICI

La *Gazzetta Ufficiale del Regno* del 30 gennaio, N. 24, pubblica un R. Decreto relativo alle Ferrovie complementari. Esso si compone dell'articolo seguente:

Dal fondo complessivo di lire 28,555,128 approvato per gli esercizi finanziari 1893-94 e 1894-95 al n. 81 della tabella unita alla legge 12 luglio 1894, n. 318, è autorizzato un dodicesimo prelevamento di lire un milionecentoventiseimilasettecentosessantanove e centesimi due (1,126, 769.02), che verrà portato in aumento al fondo residuo del capitolo 387 *bis*, esercizio 1894-95, del bilancio passivo dei Lavori Pubblici, corrispondente al capitolo 417 dello stesso bilancio per l'esercizio 1895-96.

Questo decreto sarà presentato al Parlamento per essere convertito in legge.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Bassano-Primolano. — Annunziasi che fra breve sarà nominata una Commissione composta di un Ispettore del Genio civile, di un Ispettore superiore delle Strade Ferrate e di un rappresentante del Ministero della Guerra, con l'incarico di esaminare sopra luogo il progetto presentato dalla Società Veneta d'imprese e costruzioni pubbliche, per la costruzione della ferrovia Bassano-Primolano.

Ferrovia Orbetello-Porto S. Stefano. — Il Comitato Superiore delle Strade Ferrate ha emesso parere che possa farsi la concessione della ferrovia dalla stazione di Orbetello a Porto S. Stefano, chiesta dai Comuni di Orbetello e Monte Argentario, accordando il sussidio dello Stato di L. 3000 al chilometro per la durata di 70 anni.

Ferrovia Saronno-Grandate. — Conforme a quanto opinò il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, anche il Comitato Superiore delle Strade Ferrate ha ritenuto che possa autorizzarsi la Società delle ferrovie Nord-Milano a trasformare in ferrovia l'attuale tramvia Saronno-Grandate, da essa esercitata.

Funicolare da Varallo al Sacro Monte. — Si è aperta la sottoscrizione di azioni da lire cento in titoli da una, cinque e dieci azioni per un capitale nominale di 125,000 da destinarsi alla costruzione di una Funicolare, con partenza nelle vicinanze della stazione ferroviaria mediterranea.

Il costo della Funicolare, tutto compreso, fu calcolato in lire ottantamila, e la rendita dell'esercizio, ogni spesa dedotta, sarebbe del 16 per cento. Eseguite le visite sopra luogo, una ditta costruttrice responsabile darebbe la Funicolare pronta ad essere posta in attività per il prezzo di centomila lire. La rendita di conseguenza, dal 16 per cento scenderebbe al 12.

Conviene osservare che l'amministrazione del Sacro Monte cede gratuitamente due terzi del terreno per la sede della Funicolare, quello della stazione superiore e altro ad uso di un serbatoio per l'acqua; cede pure gratuitamente, in concorso colla Società d'Incoraggiamento di Varallo, l'acqua pel movimento della Funicolare.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie Svizzere. — *Ferrovie Svizzere Unite.* — Il giorno 24 corr. si tenne a S. Gallo l'adunanza generale delle Ferrovie Svizzere unite, alla quale erano rappresentate 6188 azioni. Vennero approvate all'unanimità, meno 425 voti, le modificazioni introdotte negli statuti per rispetto al voto degli azionisti. Quindi il Consiglio d'Amministrazione fu autorizzato a provvedere da sè a quelle eventuali modificazioni degli statuti che gli sembrassero necessarie.

— *L'Assemblea della Nord-Est.* — All'assemblea straordinaria della ferrovia Nord-Est, tenuta giorni sono a Zurigo, intervennero 80 azionisti, rappresentanti 60,000 azioni. Ai nuovi Statuti adottati dal Consiglio d'Amministrazione furono presentate numerose proposte di modificazioni. Le proposte presentate dal signor Guyer Zeller circa un ampliamento delle competenze dell'assemblea degli azionisti vennero combattute dal Consigliere di Governo Fahrländer in Aarau come illegali.

Furono invece sostenute dal Consigliere agli Stati Freuler, avv. Dr. Hug, di Kreuzlingen, ed in parte dal prof. Gustavo Vogt in Zurigo.

Il Presidente della Direzione, D. Birchmeyer, declinò, a nome della Direzione e del Consiglio d'Amministrazione, ogni responsabilità per le complicazioni che potessero nascere nel caso in cui venissero ad essere accettate le proposte Guyer-Zeller.

Dopo che venne deciso di votare *in globo* sulle proposte del Consiglio d'Amministrazione e su quelle Guyer-Zeller, queste ultime furono adottate con 75,739 voti contro 5365.

— *Nuove linee.* — Il Piccolo Consiglio del Cantone dei Grigioni ha trattato tre domande di concessioni per nuove ferrovie; l'una proveniente dal Comitato Albule per una ferrovia ridotta San Maurizio-Castasegna, venne risolta in senso di raccomandarne la concessione al Consiglio Federale; le altre due, una domanda dell'ingegnere Rambert in Ginevra per la stessa linea, ed una dell'ingegnere Schuhmacher in Lucerna per una rete di ferrovie elettriche stradali e di montagna nell'Engadina con centro a Samaden, furono risolte in senso negativo, perchè non corrispondenti agli interessi del paese.

Ferrovie Francesi. — *Prodotti del 1895.* — I prodotti lordi realizzati dalle sei grandi Compagnie ferroviarie francesi durante il 1895, paragonati a quelli del 1894, sono pubblicati nel *Journal Officiel.* Malgrado il carattere approssimativo di certe cifre, i risultati si possono dire soddisfacentissimi, poichè segnano un aumento di franchi 27,222,516. Da parte sua la Rete dello Stato ha visto i suoi prodotti aumentare di 1,500,000 franchi.

L'aumento è stato quindi generale.

Ferrovie Inglesi. — *Linea diretta tra Cardiff e Londra.* — Il progetto di una linea diretta tra Cardiff e Londra è stato abbandonato. I promotori dell'impresa non hanno incontrato gli appoggi che desideravano; d'altra parte il *Great Western* ha acconsentito ad accordare certe facilitazioni: riduzione delle tariffe viaggiatori per il Galles del Sud, introduzione di treni viaggiatori sulle diramazioni Ely e Garw Walley, riduzione delle tariffe per il trasporto dei carboni a Southampton, ecc.

Il *Great Western* deve infine costruire una linea diretta per Bristol ed il paese di Galles. Questa linea, destinata ad abbreviare la strada tra l'Ovest e la capitale, non costerà meno di 1,116,000 lire sterline.

Notizie Diverse

Corso ferroviario di stazione. — Leggiamo nell'*Esercito:*

« Il primo marzo p. v. sarà iniziato, per cura e sotto la direzione del Comando del Corpo di Stato Maggiore (ufficio trasporti), un corso ferroviario di stazione, al quale saranno comandati capitani ed ufficiali subalterni delle armi di fanteria e cavalleria, e saranno ammessi alcuni capitani in posizione di servizio ausiliario, nonchè alcuni ufficiali subalterni di complemento di fanteria.

Gli ufficiali saranno assegnati in cinque gruppi, la cui direzione e sorveglianza per l'istruzione saranno affidate ad ufficiali capi gruppi designati dal Ministero.

Il corso consisterà in due distinti periodi: uno *preparatorio* o *teorico* e l'altro *pratico*. Nel primo, della durata di 15 giorni circa, l'istruzione si farà per ciascun gruppo presso il Distretto militare del luogo designato come sede del gruppo. Nel secondo periodo, della durata di circa un mese e mezzo, gli ufficiali saranno ripartiti nelle stazioni.

I gruppi sono: Alessandria, Verona, Bologna, Roma, Napoli.

Ferrovie e navigazione. — Il ministro Saracco ha proposto un convegno dei rappresentanti delle Società ferroviarie e della Navigazione generale, per concordare alcune disposizioni pei servizi cumulativi ferroviari marittimi tra il continente e la Sicilia e la Sardegna.

Fra gli argomenti da trattarsi si ha quello di cercare che le derrate alimentari dalla Sardegna possano venire trasportate a Roma in 24 ore e studiare la istituzione di un biglietto diretto Roma-Napoli-Palermo, chiesto con insistenza dalla Navigazione generale.

Concorso. — Al Ministero dei Lavori Pubblici è aperto il concorso per esami a n. 8 posti d'ingegnere allievo nel Regio Corpo del Genio civile con l'annuo stipendio di lire 2000.

Gli esami avranno luogo in Roma ed incominceranno il giorno 14 aprile prossimo venturo.

La domanda su carta da bollo da una lira dovrà essere presentata non più tardi del 20 marzo.

Per la mancanza dei vagoni. - *Tariffe ferroviarie, Carbon fossile.* — Il Ministero d'Agricoltura, Industria e Commercio, ha diramato la seguente comunicazione ufficiale:

« Al fine di evitare le difficoltà che si opponevano al sollecito svolgimento del traffico del carbon fossile, proveniente, in determinate epoche dell'anno, nei principali porti marittimi e segnatamente in quello di Genova, per effetto della deficienza di materiale mobile, fu stabilito — in seguito agli studi e alle premure di S. E. il ministro Barazzuoli — di chiamare, con l'attuazione della nuova tariffa locale n. 415, l'iniziativa privata, e segnatamente quella degli industriali esercenti opifici in Lombardia e in Piemonte, a provvedere con materiale mobile proprio al servizio dei trasporti in discorso.

Alle spedizioni di carbon fossile così effettuate si applicherebbero le tariffe normali, cioè la tariffa speciale n. 122 p. v., serie *B*, e la tariffa locale n. 214 p. v., ove i trasporti si trovino nelle condizioni prescritte da questa ultima tariffa.

A compensare gli industriali dell'uso del materiale proprio, sarebbero ad essi accordati i seguenti ribassi complessivi, da calcolarsi a fine d'ogni mese, qnale nolo dei vagoni forniti all'esercizio ferroviario:

L. 0.0448 per chilometro e vagone della portata da 10 a 12 tonnellate;

L 0.0558 per chilometro e vagone della portata di 16 tonnellate;

L. 0.0670 per chilometro e vagone della portata di 20 tonnellate;

L. 0.0956 per chilometro e vagone della portata di 20 tonnellate.

All'onere di questi rimborsi o noli provvedono le Società ferroviarie nella misura di circa il 27 p. 100 e lo Stato per il 63 p. 100; cosicchè le quote suddette si ripartiscono così:

Ferrovie	L.	0.0166	0.0206	0.0248	0.0358
Stato	»	0.0282	0.0352	0.0422	0.0598
Totale	L.	0.0448	0.0558	0.0670	0.0956

Le riparazioni del materiale saranno a carico dei proprietari, come pure le soste di deposito dei vagoni nelle stazioni.

I viaggi a vuoto dei vagoni per andare al carico del litantrace negli scali marittimi, saranno fatti gratuitamente dalle Società ferroviarie esistenti.

Ministero delle Poste e Telegrafi. — Resoconto statistico del numero e dell'importo dei vaglia, delle cartoline-vaglia e dei titoli di credito emessi e pagati a tutto il 3° trimestre dell'esercizio 1894-95 e confronto con quelli emessi e pagati nel periodo corrispondente dell'esercizio 1893-94.

	Emessi a tutto il 3° trimestre dell'esercizio 1894-95	
	Numero	Importo
Vaglia ordinari . . .	3,488,717	411,993,585.14
Cartoline-vaglia . . .	3,176,498	22,990,997 —
Vaglia militari . . .	222,102	1,505,690.46
Id. telegrafici . . .	197,086	49,488,417.21
Id. internazionali .	155,478	17,674,753.59
Id. consolari . . .	2,685	250,073 —
Titoli di credito . . .	41	46,822.03
Somme a tutto il 3° trimestre 1894 95 . .	7,242,607	503,950,338.43
Id. Id. 1893-94 .	6,830,243	513,383,394.42
Differenze . . in più	412,364	—
Differenze . . in meno	—	9,433,055.99

Il nuovo tunnel sotto il Tamigi. — Si sta terminando, in questo momento, a Blackwall, nel sobborgo di Londra, un nuovo tunnel sotto il Tamigi, destinato a unire fra loro Poplar e Greenwich. Questa sarà la terza opera di tale genere sotto questo fiume.

Nel suo complesso, a quanto ne dice la *Revue scientifique*, il nuovo tunnel di Londra misura 1600 metri di lunghezza, di cui 1100 costrutti col mezzo dell'aria compressa, essendo stati fatti a cielo scoperto gli accessi a ciascuna delle rive. Nelle parti in trincea, i muri di sostegno sono provvisti d'un rivestimento in mattoni smaltati bianchi, come pure le pareti del tunnel. Questi mattoni smaltati, sono stati del pari impiegati recentemente a Parigi stesso, nel prolungamento sotterraneo della ferrovia di Sceaux.

Il traforo del tunnel è stato incominciato nel marzo 1892, nell'estremità meridionale dove il suolo è più favorevole; nel settembre del 1894 il tunnel traversava il fiume. Durante i primi 200 metri tutto andò bene, l'avanzamento mensile era di 45 metri e la pressione dell'aria non oltrepassava da 1 a 2 chilogrammi; ma ben tosto si arrivò ad un punto dove la rotella adoperata per iscavare il tunnel, non era separata dal fiume che da un letto di 1.80 a 2 metri di ghiaia. Ad onta della precauzione presa d'immergere enormi quantità di argilla al punto corrispondente del fiume, i lavori subirono un tempo di ristagno e l'avanzamento non sorpassò i 7 od 8 metri al mese; la pressione dell'aria dovette d'altronde esser portata a 2.4 kg.

Il nuovo tunnel è il più grande fin qui costruito; misura 8.22 metri di diametro, e rimangono da perforare ancora

300 metri; ma i punti più difficili sono oltrepassati e si calcola che l'opera potrà essere terminata ed aperta al pubblico nella primavera del 1897. Il tunnel non avrà che un semplice transito per le vetture ed i pedoni.

I progressi del telegrafo elettrico. — Nel 1870, la Gran Brettagna teneva il primo posto nelle nazioni per il numero di dispacci, con 9,350,000 telegrammi; la Norvegia era il paese ove il numero era più debole: 466,700. Nel 1892, pur mantenendosi sempre più basso degli altri il numero dei telegrammi di questa nazione in confronto alle altre, era però salito a 1,649,544; il Regno Unito conserva il primo posto con 69,908,000 dispacci, mentre gli Stati Uniti non ne hanno che 62,387,288.

La Germania occupa il quarto posto con 31,175,000 telegrammi, l'Austria il quinto con 10,835,802 e l'Italia il settimo con 8,322,925.

In rapporto alla popolazione, l'Inghilterra tiene il primo posto statistico con 1,8 dispacci per ogni abitante: viene poi la Svizzera con 1,2, poi la Francia, gli Stati Uniti, ecc., con 0,9 dispacci per abitante.

Il Canale dal Danubio all'Oder. — La Commissione della Camera dei deputati austriaca ha presa la seguente decisione in seguito ad una petizione presentatale in favore della esecuzione del canale dal Danubio all'Oder:

« Il Governo è invitato a fare quanto è possibile perchè il progetto di costruzione di un canale dal Danubio all'Oder, presentato da una impresa privata, sia eseguito nel termine più breve. In caso che il Governo non sia disposto a lasciare questo lavoro alla iniziativa privata, è invitato ad assumersi quest'opera, giudicata indispensabile da ben un quarto di secolo, ed a contrarre a questo scopo un grande prestito per la costruzione delle seguenti linee di navigazione: *a*) un canale Danubio-Morava-Oder con diramazioni verso Brünn ed Olmütz; *b*) un canale Danubio-Morava-Elba, via Olmütz; *c*) un canale Danubio-Morava-Oder-Vistola; *d*) un canale Danubio-Morava-Elba ».

Il ministro del commercio, von' Glanz, si è dichiarato favorevole in massima a questa decisione.

Il commercio della Gran Brettagna. — Il valore degli scambi commerciali della Gran Brettagna con l'estero nell'intero anno 1895 è asceso in complesso a Ls. 702,827,567 presentando un aumento di Ls. 20,696,890 in confronto all'anno precedente.

Queste cifre complessive si ripartiscono nel modo seguente:

		1895	diff. sul 1894
Importazioni . .	Ls.	416,687,630	+ 8,342,820
Esportazioni . .	»	226,169,174	+ 10,334,841
Riesportazioni . .	»	59,970,763	+ 2,009,229
	Ls	702,827,567	+ 20,696,890

Specialmente i risultati parziali del mese di dicembre hanno concorso in larga misura al miglioramento suaccennato. Le importazioni sono risultate infatti in aumento di Ls. 3,897,000 ossia dell'11.7 0|0 e le esportazioni sono aumentate di Ls. 1,679,000 ossia del 9 5 0|0 in confronto al dicembre del 1894.

Il commercio della Spagna. — Negli ultimi mesi del 1895 il movimento commerciale della Spagna ha preso una tendenza migliore, grazie alla diminuzione della importazione del grano ed all'aumento dell'esportazione dei vini. Durante il mese di novembre ultimo scorso il valore delle merci importate in Ispagna si è ragguagliato a 59,300,000 pesetas con una diminuzione di 5 milioni in confronto al novembre del 1894; mentre il valore delle esportazioni è asceso a 69,200,000 pesetas, con un aumento di oltre 8 milioni.

Nei primi undici mesi del 1895 l'insieme degli scambi commerciali è rappresentato da 627,780,000 pesetas all'importazione e da 584,002,000 all'esportazione. La eccedenza delle prime sulle seconde (43 1|2 milioni) si è ridotta a proporzioni molto più modeste rimpetto agli anni precedenti

I precisi valori da gennaio a novembre 1895, con le relative differenze sull'anno precedente, sono questi:

		genn.-nov. 1895	diff. sul 1894
Importazioni .	pesetas	627,782,977	— 27,205,168
Esportazioni .	»	584,002,740	+ 51,233,110
	pesetas	1,211,785,717	+ 24,027,942

La più forte diminuzione delle importazioni riguarda, come si è notato per novembre, i grani specialmente, che figurano in meno per 32 milioni, e le farine di frumento che sono in diminuzione di 5 milioni.

Quanto alle esportazioni, ciò che ha più contribuito al loro aumento, è il vino comune, aumentato di oltre dodici milioni di pesetas.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Segniamo con un asterisco * le notizie di cui diamo maggiori ragguagli nelle Informazioni Particolari, ove sono pubblicate eziandio le *Deliberazioni del Consiglio di Stato* e le *Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.*

I. — Progetti e preventivi di spese
presentati per l'approvazione al R. Ispettorato Generale.

Rete Adriatica. — L. 26,300 * proposta per riduzione della pendenza delle rampe d'accesso di un passaggio a livello in stazione di Brescia, linea Milano-Venezia;

L. 1610 * proposta per impianto di comunicazione fra i binari servizio merci in stazione di Melzo, linea Milano-Venezia;

L. 840 * proposta per applicazione suoneria elettrica in stazione di Pedaso, linea Bologna-Otranto;

L. 360 * preventivo per apparecchi di controllo a dischi nella stazione di Mantova;

Contratti * diversi.

Rete Mediterranea. — L. 4,668,000 * programma per quarta rinnovazione del materiale rotabile per l'esercizio 1895-96;

L. 696,500 *, comprese L. 18,686.60 per materiale metallico d'armamento, progetto dei lavori di allargamento del viadotto di Sampierdarena;

L. 277,500 * progetto per impianto del sistema di blocco ed apparecchi centrali fra Genova P. P. ed altre stazioni;

L. 41,000 * progetto di lavori di consolidamento del viadotto Calda, fra le stazioni di Casalbuono e Lagonegro, linea Sicignano-Castrocucco;

L. 10,000 * progetto per impianto di scogliere al Basento, fra le stazioni di Campomaggiore e di Calciano Tricarico, linea Eboli-Metaponto;

L. 8500 * progetto di lavori di consolidamento di scarpata sulla linea Napoli-Eboli;

L. 3460 * preventivo per lavori di riparazione sulla linea Lucca-Viareggio;

L. 1800 * progetto per lavori di riparazione ad una casa cantoniera, sulla linea Sibari-Cosenza;

Contratti * diversi.

Rete Sicula. — Progetto * di variante ai lavori per l'approdo dei *ferry-boats* a Messina.

4. — Gare aggiudicate.

Rete Mediterranea. — Alla Ditta Cozzani Costantino, di Spezia, venne aggiudicato *provvisoriamente* l'appalto * dei lavori di costruzione di una condotta d'acqua pel rifornitore della stazione di Berceto, col ribasso del 20.45 0|0 sui prezzi di tariffa;

Alla Ditta Corati Alfredo, di Civitavecchia, venne aggiudicato, pure *provvisoriamente*, l'appalto * dei lavori di ricostruzione di muretti di chiusura fra Orbetello e Grosseto, col ribasso del 15 0|0 sui prezzi d'appalto.

5. — Contratti
stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Mediterranea (Seduta del Comitato, 31 gennaio). — Colla Ditta Caldara Carlo di Maccagno, per l'esecuzione dei lavori d'ampliamento della stazione di Acqui in seguito all'apertura della nuova linea Genova-Ovada-Asti;

Colla Ditta Miani, Silvestri e C. di Milano, per fornitura di 500 aste con dischi per respingenti di carri e carrozze;

Colla Ditta Bernaroli e Gandini di Bologna, per fornitura di Kg. 7000 di solfato di rame;

Colla Ditta F. Boniscontro di Torino, per fornitura di Kg. 18,000 di solfato di rame;

Colla Ditta De Negri G. B. d'Isola del Cantone, per appalto lavori di gettata a difesa della quarta pila del ponte sul Tanaro presso Narzole.

II. — Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Municipio di Roma (5 febbraio, ore 11, unico e definitivo). — Appalto dei lavori di deviazione di un tratto della strada provinciale Cassia-Sutrina, tra Vetralla e La Cura (m. 1611). Importo L. 24,140. Cauz. L. 700.

Municipio di Roma (11 febbraio, ore 12, unico e definitivo). — Appalto di un fabbricato ad uso degli uffici comunali. Importo L. 160,000. Cauz. L. 16,000. Lavori ultimati in 18 mesi.

Prefettura di Padova (13 febbraio, ore 10, fra Società di produzioni). — Appalto dei lavori di sistemazione definitiva dell'argine destro del fiume Gorzone, dalla Risvolta di Buoro Vecchio al Canale di Valle nei Comuni di Cavarzere e Chioggia. Importo L. 95,230.

Prefettura di Porto Maurizio (15 febbraio, ore 10 1[2, 1ª asta). — Appalto di tutte le opere e provviste occorrenti per la costruzione del fabbricato d'avancorpo (1° lotto) del carcere giudiziario in Oneglia. Importo L. 50,487.30. Cauz. provv. L. 2000. Cauzione def. il decimo. Fatali a giorni 15.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Ferrara (28 febbraio, ore 10, unico e definitivo). — Appalto dei lavori occorrenti alla costruzione di un ponte a travate metalliche paraboliche con pile e spalle in muratura sul fiume Reno al passo di S. Prospero nei Comuni di Poggio Renatico e di Galliera, in servizio della strada provinciale Ferrara-Bologna. Importo L. 256,300. Cauzione provv. L. 20,000.

APPALTI ALL'ESTERO.

Belgio. — Prossimamente, alle 11.45, alla Borsa di Bruxelles avranno luogo le aste per la fornitura di oggetti necessari al servizio della trazione e del materiale delle strade ferrate dello Stato Belga. Dette forniture dovranno effettuarsi a Malines (stazione di Muysen), a Guesmes, a Braine le Comte, a Bruxelles Q. L., ed a Montigny. Esse sono divise in 80 lotti comprendenti ruote motrici per locomotive, ruote montate su assi per tenders, ruote equilibrate montate su assi per vetture, assi, tiranti, ecc.

— Si annunzia prossima l'aggiudicazione per la costruzione della sezione Beauraing a Pondrôme della strada ferrata da Beauraing a Gedinne. I lavori ascendono a fr. 1,180,000.

— Prossimamente, a mezzogiorno, alla Borsa di Bruxelles costruzione delle tavole metalliche del ponte sulla Mosa ad Auseremme. Prezzo d'asta fr. 700,000, cauz. fr. 35,000.

Bulgaria. — *Commissione Permanente di Sofia e Roustchouk* (4 febbraio). — Fornitura del materiale di legname necessario per l'esercizio delle strade ferrate dello Stato Bulgaro durante il 1896.

Danimarca. — Si annunzia a Copenhaghen per il 31 gennaio un'aggiudicazione per tonn. 5600 di rotaie per le strade ferrate dello Stato Danese, compresi gli accessori che ne dipendono.

Egitto. — La Compagnia della strada ferrata Heneh-Assouan ha affidato all'Amministrazione delle Strade Ferrate dello Stato Egiziano la cura di acquistare il materiale ad essa necessario per la costruzione della linea. Una somma di 62,000 lire egiz. è stata messa a disposizione di quegli ingegneri che hanno preparato progetti destinati alle più importanti case per la fabbricazione di materiali da strade. L'Amministrazione si riserva il diritto di aggiudicare le ordinazioni e di fare la scelta, non fondandosi unicamente sui prezzi offerti, ma preoccupandosi in special modo di acquistare un materiale solido.

Francia. — Si annunzia prossima l'aggiudicazione per la fornitura di 17 ponti e ponticelli in ferro per la linea da Cluses a Saint-Gervais e Chamounix, fra questi uno di m. 15, un altro di 25 ed un terzo pure di 25 di portata.

— Prossimamente saranno posti in aggiudicazione i lavori occorrenti per il porto di Algeri. L'importo totale di detti lavori ascende a franchi 800,000. Essi consistono nel compire il prolungamento della gettata Nord del porto e nell'allargamento della stessa gettata su di una lunghezza di m. 200.

III. — Forniture diverse.

Aste.

R. Fabbrica d'Armi — Terni — (10 febbraio, ore 16, unica e definitiva). — Fornitura di **latta** ed **ottone.** Kg. 300 latta in foglio doppia a L. 1.20 il Kg. — Kg. 500 latta in foglio semplice a L. 0.90 il Kg. — Kg. 3000 ottone in filo grosso per bacchette nettatoie a L. 2.20. — Kg. 200 ottone in filo mezzano per copiglie, puntali, ecc. a L. 2.20. — Kg. 2500 ottone in lamiera mezzana a L. 2.20. Cauzione L. 1335. Consegna a giorni 50.

R. Fonderia — Torino — (13 febbraio, ore 9, unica e definitiva). — Fornitura di **rame,** K. 10,000 a L. 1,60. Cauzione L. 1600.

— (14 febbraio). — Kg. 10,000 a L. 1,40. Cauzione L. 1400. Consegna giorni 60.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

CONVOCAZIONI.

SOCIETÀ FERROVIARIE, TRAMVIARIE E DI NAVIGAZIONE.

15 febbraio. — **Ferrovia di Superga. — Assemblea generale ordinaria per le ore 14 nella Sede in Torino, via Garibaldi, 5.**

ESTRAZIONI E PAGAMENTI.

Società di Navigazione "La Veloce". — Dal 1° corrente saranno rimborsate in L. 508.50 le obbligazioni delle Serie 18, 24, 81 state estratte.

Ferrovia Sicula Occidentale. — Dal 1° corrente sarà pagata la cedola N. 1 delle obbligazioni 4 0[0, emissione 1895.

Società Belga dei Tramways di Torino. — Pagamento della cedola N. 24 in L. 12.50.

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

			genn. 25	febbr. 1
Azioni Ferrovie Biella			L. 463	463
»	»	Mediterranee	» 484	488
»	»	Meridionali	» 641	648
»	»	Pinerolo (1ª emiss.)	» 360	360
»	»	» (2ª »)	» 335	335
»	»	Secondarie Sarde	» 307	310
»	»	Sicule	» 589	588
Buoni Ferrovie Meridionali			» 564.50	564.65
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e				
»	»	Sicule *A. B. C. D.*	» 285	285
»	»	Cuneo (2ª emiss.)	» 308	308
»	»	Gottardo 4 °/₀	» 101.90	102.05
»	»	Mediterranee 4 0[0	» 504	504
»	»	Meridionali	» 302	302.75
»	»	Meridionali Austriache	» 381.50	383
»	»	Palermo-Marsala-Trapani	» 305.50	305
»	»	» 2ª emiss.	» 281	283
»	»	Pontebba	» 453	453
»	»	Sarde, serie *A.*	» 292	292
»	»	» serie *B.*	» 288	288
»	»	» 1879	» 294	294.50
»	»	Savona	» 302	303.50
»	»	Secondarie Sarde	» 423.50	424
»	»	Sicule 4 0[0 oro	» 453	460
»	»	Tirreno	» 445	445
»	»	Vittorio Emanuele	» 306.50	307

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA. — 2ª Decade — dall'11 al 20 Gennaio 1896

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Prodotti indiretti	TOTALE	Media dei chilom. esercitati
			PRODOTTI DELLA DECADE.				
1896	705.198 57	31.862 16	293.022 41	998.125 28	13.400 45	2.041.608 87	4.247 00
1895	664.731 19	29.396 83	268.511 23	924.933 16	14.433 20	1.902.005 61	4.215 00
Differenze nel 1896	+ 40.467 38	+ 2.465 33	+ 24.511 18	+ 73.192 12	— 1.032 75	+ 139.603 26	+ 32 00
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.				
1896	1.492.141 07	62.268 20	565.769 00	1.989.974 90	26.600 25	4.136.853 42	4.247 00
1895	1.364.541 34	56.857 27	538.915 35	1.826.581 01	28.443 65	3.815.338 62	4.215 00
Differenze nel 1896	+ 127.699 73	+ 5.410 93	+ 26.853 65	+ 163.393 89	— 1.843 40	+ 321.514 80	+ 32 00

RETE COMPLEMENTARE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Prodotti indiretti	TOTALE	Media dei chilom. esercitati
			PRODOTTI DELLA DECADE.				
1896	58.833 42	1.120 65	18.380 81	93.766 80	1.710 20	173.811 88	1.359 88
1895	48.101 44	983 32	16.683 50	79.731 16	1.995 75	147.495 17	1.294 68
Differenze nel 1896	+ 10.731 98	+ 137 33	+ 1.697 31	+ 14.035 64	— 285 55	+ 26.316 71	+ 65 20
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.				
1896	113.883 54	2.258 92	36.900 29	182.707 18	3.220 60	338.970 53	1.359 88
1895	95.128 57	1.958 56	33.514 74	157.543 57	3.849 85	291.995 29	1.294 68
Differenze nel 1896	+ 18.754 97	+ 300 36	+ 3.385 55	+ 25.163 61	— 629 25	+ 46.975 24	+ 65 20

PRODOTTI PER CHILOMETRO DELLE RETI RIUNITE

PRODOTTO DELLA DECADE			PRODOTTO RIASSUNTIVO		
esercizio corrente	esercizio precedente	Differenza nel 1896	dell'anno corrente	dell'anno precedente	Differenza nel 1896
395 12	371 98	+ 23 14	798 27	745 48	+ 52 79

ANNUNZI

COMPAGNIA DEI FRENI WESTINGHOUSE

THE WESTINGHOUSE BRAKE COMPANY, LIMITED

LONDRA — York Road, King's Cross N. — **LONDRA**

Freno Westinghouse ad azione rapida

Applicazioni del Freno Westinghouse dal 1881 al 1894.

Freni automatici	Al 25 novembre 1881		Al 30 marzo 1885		Al 31 dicembre 1894		Aumento freni automatici	
	Macchine	Veicoli	Macchine	Veicoli	Macchine	Veicoli	Macchine	Veicoli
Inghilterra	1087	7720	1902	14150	3273	30211	2186	22491
Francia	1416	7194	1630	12294	2836	23735	1420	16541
Belgio	359	1728	513	4237	746	5871	387	4143
Germania	63	105	260	1189	3623	23947	3560	23842
Austria-Ungheria	4	32	21	334	381	4593	377	4561
Russia	64	51	84	91	674	3225	610	3174
Italia	11	35	49	309	317	2066	306	2031
Olanda	59	208	379	2003	574	3086	515	2878
Spagna	3	—	3	—	24	169	21	169
Svezia Norvegia	1	6	1	6	23	439	22	433
Indie	6	60	28	60	56	110	50	50
Australia	94	153	200	1342	1322	15683	1228	15530
Stati Uniti	3435	12270	7953	44787	25972	345810	22537	333540
Svizzera	—	—	—	—	491	4057	491	4057
Rumenia	—	—	—	—	101	534	101	534
Persia	—	—	—	—	4	28	4	28
Congo	—	—	—	—	5	49	5	49
Repubblica Argentina	—	—	—	—	54	711	54	711
Bulgaria	—	—	—	—	—	17	—	17
Totale	6602	29562	13023	80802	40476	464341	33874	434779
Freni non automatici	2637	11788	2755	9992	2747	8923	468653	
	9239	41350	15778	90794	43223	473264	I freni non automatici vanno diminuendo e sono sostituiti dai freni automatici.	
Totale generale	50589		106572		516487			

Apparecchi speciali a prezzi ridotti per Tramvie e Ferrovie Economiche.

AGENZIA PER L'ITALIA: **Ingegnere GIUSEPPE GOGLIO**
Torino — VIA ASSIETTA, 11 — **Torino.**

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

Dai punti contro indicati alle stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)		BIGLIETTI SEMPLICI Londra (1) 1a classe	Londra (1) 2a classe	Parigi (2) 1a classe	Parigi (2) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO Londra (3) (Diritto di porto compreso) 1a classe	Londra (3) 2a classe	Londra (3) validità	Parigi (4) 1a classe	Parigi (4) 2a classe	Parigi (4) validità
Via Moncenisio											
Torino	via Calais	166 85	116 55	90 75	61 60	254 —	187 85	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni
	via Boulogne	160 25	112 05								
Milano	via Calais	180 90	129 15	104 85	72 25	272 25	199 30	45 giorni	166 35	119 —	30 giorn
	via Boulogne	175 60	124 65								
Venezia	via Calais	—	—	141 75	97 30	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni
	via Boulogne										
Genova	via Calais	187 —	131 —	111 40	76 05	—	—	—	—	—	
	via Boulogne	180 90	126 50								
Via Genova											
Livorno	via Calais	209 90	147 05	134 30	92 10	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	203 80	142 55								
Firenze	via Calais	217 30	152 25	141 70	97 30	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	211 20	147 75								
Roma	via Calais	249 —	174 40	173 40	119 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	242 90	169 90								
Napoli	via Calais	279 85	196 —	205 60	142 —	478 50	353 95	6 mesi (**)	—	—	—
	via Boulogne	273 75	191 50								
Via Bologna											
Firenze	via Calais	224 60	157 30	149 —	102 35	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	218 50	152 80								
Roma	via Calais	263 85	184 80	188 25	129 85	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	257 75	180 80								
Napoli	via Calais	294 80	206 50	220 60	162 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	288 70	202 —								
Brindisi Via Napoli	via Calais	325 85	228 20	251 60	174 20	543 25	399 30	6 mesi (*)	—	—	—
	via Boul.	319 75	223 70								
Brindisi Via Boleg.	via Calais	302 65	211 95	227 05	157 —	525 45	386 80	6 mesi	—	—	—
	via Boul.	296 55	207 45								
Messina Via Napoli	via Calais	369 25	259 75	295 —	205 80	—	—	—	—	—	—
	via Boul.	363 15	255 25								

OSSERVAZIONI.

BIGLIETTI SEMPLICI.

(1) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta.

Per diritto del bollo fr. 0,10 per i biglietti al disopra di 10 franchi.

(2) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi che valgono per 20 giorni.

BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO.

(3) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta.

(*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capo-stazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia.

(**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto.

(4) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI		1a e 2a CLASSE			1a e 2a CLASSE		Treno di lusso PENINSULAR-EXPRESS settimanale il venerdì part. da LONDRA
				(*)	(***)		(1)
Londres Ch.-Gross	Par.	9 — a.	10 — a.	11 — antim.	8 15 p.		8 15 p.
Londres Victoria	—	9 — a.	Via Folkestone	11 — antim.	8 15 p.		8 15 p.
Douvres	—	10 55 a.		1 — pomer.	10 15 p.		10 15 p.
(ora di Greenwich)	Arr.	12 15 a.		2 20 pomer.	12 10 a.		12 10 p.
Calais-M. (*Buffet*)		*Déjeun.*					
(ora francese)	Par.	12 49 p.		3 — pomer.	1 04 a.		1 » a.
Boulogne-Gare (*Buffet*)	Arr.	1 27 p.	2 18 p.	—	1 49 a.		—
	Par.	1 29 p.	2 23 p.	—	1 51 a.		—
Amiens (*Buffet*)	Arr.	3 04 p.	3 59 p.	5 12 pomer.	3 41 a.		3 28 a.
	Par.	3 09 p.	4 04 p.	5 17 pomer.	3 46 a.		3 33 a.
Paris-Nord (*Buffet*)	Arr.	4 45 p.	5 40 p.	7 — pomer.	5 38 a.		Per la grande cintura
		Pranzo					
	Par	*Vagon-restaurant*		7 44 pomer.	6 23 a.		
Paris-Lyon (*Buffet*)	Arr			8 21 pomer.	7 23 a.		
		(B) 1a e 2a classe		1a e 2a classe	1a cl.	1a 2a cl.	
Paris-Lyon (*Buffet*)	Par.	8 55 p.		9 10 p.	9 25 a.	2 15 p.	
Dijon	Arr.	1 51 a.		2 24 a.	2 01 p.	7 13 p.	10 32 a.
Genève	—	»		8 52 a.	11 47 p.	—	—
Aix-les-Bains	—	6 33 a.		7 58 a.	10 45 p.	12 27 a.	3 18 p.
Chambéry	—	6 56 a.		8 31 a.	11 24 p.	12 50 a.	3 40 p.
Modane	—	9 43 a.		1 38 p.		3 37 a.	6 40 p.
Torino (ora dell'Europa centrale (2)	Arr.	2 20 p.		6 40 p.	—	8 10 a.	11 12 p.
Torino	Par	2 40 p.		7 55 p.	—	8 45 a.	
Novara	Arr	4 36 p.		9 51 p.	—	10 42 a.	
Milano	Arr.	5 35 p.		11 05 p.	—	11 40 a.	
						1a 2a cl.	
Torino	Par.	2 45 p.		8 10 p.	—	8 40 a.	↓
Genova	Arr.	6 14 p.		11 21 p.	—	12 » p.	
San-Remo	—	11 22 p.		8 45 a.	—	4 47 p.	
Pisa	—	10 58 p.		4 30 a.	—	4 34 p.	
Firenze	—	12 45 a.		7 30 a.	—	6 54 p.	
Livorno	—	11 39 p.		5 24 a.	—	5 09 p.	
Roma	—	6 34 a.		10 30 a.	—	11 30 p.	
Napoli	—	1 36 p.		6 30 p.	—	7 10 a.	
Brindisi	—	»		»	—	6 20 p.	
Torino	Par.	2 45 p.		7 05 p.	—	8 40 a.	11 20 p.
Alessandria	Arr.	4 18 p.		8 55 p.	—	10 15 a.	12 50 p.
Bologna	—			2 12 a.	—	2 53 p.	5 19 a.
Ancona	—	—		6 52 a.	—	11 10 p.	9 21 a.
Brindisi	—	—		10 17 p.	—	11 » a.	7 50 p.
Firenze	—	—		6 23 a.	—	6 25 p.	
Roma	—	—		12 50 p.	—	11 50 p.	
Napoli	Arr.	—		6 30 p.	—	7 10 a.	

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

RITORNO

STAZIONI		1a e 2a CLASSE	1a e 2a CLASSE		1a e 2a CLASSE	
Napoli. (ora dell'Europa centrale (2)	Par.	7 50 a.	—	—	2 55 p.	
Roma	—	2 30 p.	—	—	11 10 p.	
Firenze	—	9 05 p.	—	—	6 10 a.	
Brindisi	—	6 10 a.	—	—	5 35 p.	
Ancona	—	8 32 p.	—	—	5 35 a	
Bologna	—	1 35 a.	—	—	10 30 a.	
Alessandria	—	6 38 a.	8 33 a.	10 46 a.	5 12 p.	
Torino	Arr.	8 30 a.	10 13 a.	12 30 p.	7 — p.	
Brindisi	Par.	—	—		10 20 a.	
Napoli	—	7 50 a.	2 55 p.		10 45 p.	
Roma	—	3 » p.	8 50 p.	10 17 p.	8 10 a.	
Livorno	—	9 40 p.	»	4 10 a.	1 55 p.	
Firenze	—	8 25 p.	»	»	12 05 p.	
Pisa	—	10 32 p.	2 55 a.	4 47 a.	2 35 p.	
San-Remo	—	6 50 p.	»	3 30 a.	1 48 p.	
Genova	—	2 45 a.	6 35 a.	8 46 a.	7 07 p.	
Torino	Arr.	7 45 a.	10 13 a.	12 30 p.	10 50 p.	
Milano	Par.	1 50 a.	10 40 a.		8 18 p.	
Novara	—	4 30 a.	11 40 a.		9 16 p.	
Torino	Arr.	8 25 a.	1 40 p.		11 10 p.	
Torino	Par.	8 50 a.	2 20 p.		11 25 p.	—
Modane (ora franc.)	—	12 19 p.	5 26 p.		2 21 a.	—
Chambéry	—	3 42 p.	8 14 p.		5 02 a.	—
Aix-les-Bains	—	4 14 p.	8 39 p.		5 27 a.	—
Genève	—	2 46 p.	7 21 p.		4 15 a.	—
Dijon	—	11 20 p.	1 45 a.		11 40 a.	1 12 p.
Paris-Lyon (*Buffet*)	Arr.	4 43 a.	6 50 a.		5 33 p.	5 54 p.
Paris-Lyon (*Buffet*)	Par.	7 25 antim.			6 50 p.	
	Arr.	8 04 antim.			7 49 p.	
Paris-Nord (*Buffet*)		A) 1a, 2a classe	1a 2a cl.	*Déjeun.* 1a 2a cl.	*Pranzo* (**) 1a, 2a, 3	
	Par.	9 — antim.	10 30 a.	11 50 a.	9 — p.	
Amiens (*Buffet*)	Arr.	10 40 antim.	12 06 p.	1 25 p.	10 47 p.	
	Par.	10 45 antim.	12 26 p.	1 30 p.	10 52 p.	
Boulogne-Gare (*Buffet*)	Arr.	12 18 pomer.	2 01 p.	»	12 34 a.	
	Par.	12 20 pomer.	2 04 p.	»	12 36 a.	
(ora francese)	Arr.	1 » pomer.	Via Folkestone	3 41 p.	1 20 a.	
Calais-M. (*Buffet*) (ora di Greenwich)	Par.	1 11 pomer.		3 45 p.	1 30 a.	
Douvres	—	3 05 pomer.		5 45 p.	4 — a.	
Londres Victoria	Arr.	4 50 pomer.		7 30 p.	5 55 a.	
Londres Ch.-Gross	Arr.	4 55 pomer.	6 10 p.	7 35 p.	5 55 a.	

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSERVAZIONI. — *Viaggiatori.* — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende viaggiatori di 3a classe da Parigi per Boulogne, Calais e l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori di 3a classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne. (A) Questo treno non prende i viaggiatori di 2a classe che per Calais e l'Inghilterra. (B) Il treno che parte da Parigi-Lione alle 8.55 pom. non prende a Parigi in 2a classe che i viaggiatori a destinazione oltre Culoz in direzione di Modane e dell'Italia. — *Nota importante.* I treni che partono da Parigi-Nord per Londra alle 9 a. e alle 9 p. e quelli che partono da Londra per Parigi-Nord alle 9 a. e alle 8.15 p., prendono viaggiatori per Boulogne e Boulogne Tintelleries. — *Vetture dirette da Calais verso P.-L.-M.* Una vettura di 1a classe lits-salon va direttamente da Calais a Milano col treno che parte da Calais alle 3 p. e da Parigi-Lione alle 8.55 p. — *Da P.-L.-M. verso Calais.* Una vettura di prima classe lits-salon va direttamente da Milano a Calais col treno partente da Milano alle 10.40 a. e da Parigi-Nord alle 9 a.

Torino, 1896 — Tip. Lit. Camilla e Bertolero di Natale Bertolero, Via Ospedale, 18.

P. Pastori Dirett. propr. responsabile

ANNO XXIX. Sabato, 8 Febbraio 1896 NUM. 6.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 80 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino

LE AMMINISTRAZIONI FERROVIARIE ED IL PRINCIPIO DELLA COINTERESSENZA NEI RISPARMI

La complicazione dell'organismo amministrativo delle grandi aziende ferroviarie, l'ampiezza del loro campo di azione, bene spesso suddiviso in regioni assai diverse fra loro per indole di abitanti e progresso industriale, la necessità di una vigorosa disciplina, consigliarono fino a pochi anni or sono quel prudente riserbo che mantenne le aziende stesse pressochè estranee alla evoluzione pronunciatasi nei rapporti fra la dirigenza delle altre industrie e la massa lavoratrice. Tuttavia non poteva impunemente ed a lungo l'industria ferroviaria serpeggiare fra le consorelle, dalle quali attinge la vita, senza assorbire alcunchè delle moderne idee sulla limitazione del lavoro e la partecipazione al risparmio; e così fu che le due cause unite, quella del personale di lavoro angustiato dalle crescenti difficoltà della esistenza e sotto l'incubo della percezione confusa di una possibilità di campar meglio lavorando meno, e quella delle Amministrazioni ferroviarie obbligate dalle condizioni economiche a risolvere l'arduo problema di diminuire il personale, conservando inalterata od anche aumentando la quantità di lavoro, condussero a studiare i diversi sistemi di cointeressenza nel risparmio.

Un tale studio però si presenta alle Amministrazioni ferroviarie accompagnato da gravissime difficoltà. Basta invero considerare come affatto diversamente si estrinsechi il lavoro di ciascun servizio e come in uno stesso servizio non solo da linea a linea, ma da stazione a stazione, mutino le circostanze di lavoro ed ovunque e sempre muti l'unità di retribuzione del lavoro, per avere l'idea netta delle difficoltà da sormontare onde stabilire razionalmente le basi della cointeressenza.

La discussione sull'applicabilità del sistema della cointeressenza ai diversi servizi delle Società ferroviarie, la forma di applicazione e sopratutto la possibilità di stabilire delle norme generali che disciplinino il sistema, riducendo al *minimum* le varianti necessitate dalle condizioni peculiari di un dato servizio e di una data località, è quanto formerà oggetto della presente Memoria. Naturalmente lo studio vuol essere comparativo, anzichè critico; troppo poco tempo è passato, perchè sia consentito un giudizio sereno sui risultati delle applicazioni fatte, i quali, anche se buoni, possono essere effimeri, provenendo da sistemi escogitati a guisa di tentativi verso un assetto non per anco raggiunto. Certo è che nel parallelo fra i diversi sistemi, fermando l'attenzione su quanto altrove dà buona prova e risponde alle circostanze del nostro paese, per modificare o completare il già fatto, si potrà arrivare ad un perfezionamento che offra garanzia di stabilità e sia generalmente applicabile.

Prima però di entrare in argomento, non sarà inopportuno di esporre alcune considerazioni generali, facendo un passo avanti per guardare di fronte la quistione tanto complessa della partecipazione ai benefizi, oppure ai risparmi; ciò è necessario per non trovarsi costretti in un prossimo avvenire a mutar base col mutare delle esigenze delle masse; queste, avendo di mira l'unificazione nel trattamento ed un progressivo miglioramento dei patti che regolano il lavoro, insisteranno domani per ottenere quello che oggi si deve negare, forse per ciò solo che la domanda ci trova impreparati a rispondere.

Quindi sarà meglio esaminare la quistione da un punto di vista meno oggettivo di quello che le Amministrazioni ferroviarie, nel loro interesse, fecero insino ad oggi, per vedere se questo loro interesse non possa ugualmente rimanere tutelato, tenendo conto di quelle concessioni che nel campo industriale vennero utilmente consentite con vantaggio reciproco delle parti.

Il principio della cointeressenza è innanzi tutto un principio di conciliazione sociale, e perciò è non solo desiderabile che si faccia strada, ma è anche doveroso per ognuno di cooperare al taglio dei rami spinosi che questa strada ingombrano. Non è còmpito delle aziende ferroviarie lo studio delle idee generose, che, avendo per scopo il miglioramento delle classi povere, trova campo nella sociologia; ma torna ben importante per loro di tener d'occhio il risultato di tali studi, preparando in tempo quelle soluzioni conciliative che, senza conturbare l'andamento delle aziende, permettono di migliorare le sorti del personale, stimolando il suo interesse a produrre di più. Però non bisogna perdere di mira che la china delle concessioni è sdrucciolevole e che in ogni caso su di essa la compartecipazione degli utili deve camminare a braccetto con quella dei danni. Il principio superiore della giustizia naturale esige che la rimunerazione riesca proporzionale al concorso dato ed ai rischi corsi da ciascuno dei tre fattori della produzione: lavoro, ingegno, capitale, e contiene implicita la necessità che quel diritto non scritto, tante volte invocato al Congresso internazionale di Londra (agosto 1895), diventi pure diritto scritto e sia disciplinato da una legge. In altre parole, è necessario che la legislazione adatti le regole del diritto civile alla cointeressenza.

Il comm. Luigi Luzzatti, professore di economia politica a Padova, in un discorso fatto ai suoi elettori di Battaglia nel maggio del 1894, disse che avrebbe domandato al Governo di concedere la personalità civile alle istituzioni operaie nate nelle aziende industriali e sostenute con un prelevamento sui benefizi delle aziende stesse, e di determinare i rapporti giuridici fra i partecipanti ai beneficì del lavoro ed i partecipanti ai beneficì del capitale. Si intuisce subito, pensando all'avvenire e dal punto di vista dei rapporti d'interesse fra la parte dirigente ed il personale di lavoro, quanti punti di contatto esistano fra le associazioni operaie cui Luzzatti si rivolgeva e le masse degli agenti ferroviari chiamate alla cointeressenza.

In Francia, Charles Robert e Laroche Jouber da gran tempo si occupavano della quistione, e nel dicembre 1893 il Senato adottava il progetto di legge presentato dal Ministro del Commercio, Industria e Colonie J. Marty, il quale progetto, al titolo VI, riflettente la cointeressenza nei risparmi, statuisce come si dirà in appresso. Nello stesso dicembre 1893 altra proposta in argomento di Alfred Naquet e di Gauthier veniva accettata per la discussione della Camera dei Deputati. Nel 1894 M. Mascarel, del tribunale di Angers, in un diligente studio sulla partecipazione ai beneficî (pubblicato a Parigi dalla Libreria Chaix) analizza con profondità di vedute che la legge poteva allora, e fin dove era conveniente che potesse entrare nella questione, per la tutela degli interessi delle parti. « Ogni qualvolta, egli dice, una convenzione esiste od una forma qualsiasi di stipulazione, la giurisprudenza consacra come implicito il carattere di contratto che crea obblighi reciproci, anche se rimane indeterminato il *quantum* dei beneficì; e la parola di gratificazione non è più applicabile, sibbene quella di compartecipazione. La cointeressenza non è un contratto di società, dappoichè v'è concorso di capitale da una parte sola e gli impiegati e gli operai non sono responsabili dei debiti dell'azienda, ma è un contratto d'affitto di mano d'opera ».

Quando il regolamento di questo contratto nulla contenga contro le leggi e l'ordine pubblico, le decisioni prese in base ad esso sfuggono a qualunque controllo, sono irrevocabili ed i tribunali non possono che confermarle. Quando invece il regolamento riserva ad una data Autorità nominalmente designata il giudizio negli eventuali differendi che possono insorgere, questa disposizione non ha forza obbligatoria, perchè la legge non permette alle parti di sostituire dei giudici di loro scelta a quelli da essa legge instituiti, se non sotto certe condizioni rigorosamente determinate. Queste condizioni sono quelle dell'arbitrato; ma perchè l'arbitrato sia regolare, bisogna che il compromesso, sul quale gli arbitri devono statuire, sia speciale e che l'oggetto ne sia fissato prima, condizioni queste che non si possono inserire in un regolamento, dappoichè non si saprebbe prevedere in quale occasione e sotto quali pretesti nasceranno i differendi di là da venire.

(Continua). *Ing.* NEGRI.

COMMISSIONE PER LO STUDIO
DEI PROVVEDIMENTI NECESSARI A SODDISFARE I BISOGNI DEL TRAFFICO
NEL PORTO DI GENOVA

Relazione della Sotto-Commissione composta dai signori commendatore ing. TORTAROLO, Presidente, comm. COMANDU', commendatore ing. GIACCONE, cav. ing. L. LUIGGI, commendatore avv. FALCONE, comm. LAMPUGNANI e cav. SOLARI, in risposta ai quesiti rivolti alla Commissione da S. E. il Ministro Saracco circa l'autonomia amministrativa e finanziaria dei Porti.

(Note estratte).

L'incarico affidato alla Sotto-Commissione finanziaria nella seduta del 16 maggio 1895 è riassunto dai seguenti quesiti che S. E. il Ministro Saracco presentava alla Commissione con nota del 14 maggio 1895.

In questa lettera S. E. domandava:

1) Se sia praticabile il concetto di prelevare speciali tasse portuali per formare un fondo destinato alla esecuzione di opere marittime rese necessarie dallo svolgersi del traffico e che lo Stato non potrebbe intraprendere;

2) Se queste tasse portuali, specialmente dedicate alla esecuzione di opere d'interesse commerciale, debbono considerarsi come facoltative e lasciate al giudizio di enti locali;

3) Quali sono gli enti esistenti più appropriati per imporre, raccogliere ed amministrare i fondi provenienti da queste tasse e quali modificazioni occorre apportare loro, oppure se occorre crearne dei nuovi;

4) Con quali norme questi enti debbono essere chiamati a funzionare;

5) Se, e fin dove, l'ingerenza del Governo si debba esplicare, per mezzo di suoi rappresentanti, in tutto ciò che si attiene alla amministrazione ed alla destinazione di tali fondi.

La Sotto-Commissione potè formarsi un esatto concetto sulla questione, esaminando un esteso e pregevole studio fatto, sull'argomento propostole, dall'ing. Luiggi, e che S. E. volle fosse comunicato alla Commissione; e nella discussione tenutasi in varie riprese molto si giovò altresì dello schema di decreto e della relativa Memoria giustificativa stesa dall'egregio comm. Giaccone, quando nel 1893 ebbe a studiare, per incarico di S. E. Genala, un progetto di ampliamento del Porto di Genova. La Sotto-Commissione potè poi con sicurezza paragonare fra loro le spese occorrenti

al ricevimento delle merci nei maggiori Porti europei, esaminando gli studi fatti in proposito dall'onorevole Comandù ed i dati contenuti nella preziosa risposta al questionario della Commissione da esso presentata in unione ai signori Fiorito e Ruggiero.

I. — Possibilità d'imporre tasse portuali speciali per provvedere i fondi occorrenti ad ampliamenti.

Dallo studio presentato dall'ing. Luiggi si rileva che l'incremento del traffico è continuo in tutti i Porti del Regno, e che in molti di questi occorrono nuove opere per non arrestare lo sviluppo del commercio; specialmente a Genova si prevede che nel ventennio 1893-1913 il traffico crescerà di 86 per cento, seguendo una legge d'incremento che si è verificata precedentemente al 1893, pel Porto di Genova, e che ha conferma nell'esempio di tutti i grandi Porti europei. Occorre quindi che siano preparati per tempo i mezzi che devono servire ad ognuno di questi Porti per soddisfare alle maggiori esigenze del traffico ed agli speciali bisogni del loro commercio locale.

Lo stato delle finanze del Regno non permette certamente che il Governo possa disporre fra breve di capitali ingenti per provvedere ai lavori ed agli impianti che si rendono necessari nei vari Porti, e sembra quindi opportuno che anche in Italia si lasci campo alle risorse locali di provvedere agli ampliamenti, ai quali lo Stato non può pensare.

Fino ad ora si è provveduto abbastanza estesamente ai bisogni della navigazione col munire i corpi di opere che ne rendono sicuro il rifugio. Mancano invece gli impianti complementari che servono specialmente allo sviluppo del traffico, ed è appunto a questi che occorre provvedere d'ora innanzi, non già col danaro dello Stato, ma bensì col contributo di coloro che traggono utile dalle opere stesse.

Il concetto accennato da S. E. il Ministro Saracco nel questionario indirizzato alla Commissione permetterebbe, se attuato, di realizzare tale ordinamento.

I Porti esteri mostrano che tale concetto è quello che più estesamente venne applicato non solo nei paesi come l'Inghilterra, la Germania, l'Olanda ed il Nord-America, dove le concessioni dei Porti vengono affidate a Società private od a corporazioni locali non sussidiate dallo Stato, ma bensì anche in quelli che, come il Belgio, la Spagna e la Francia, hanno ordinamenti amministrativi più conformi ai nostri e nei quali le funzioni dello Stato sono chiamate a provvedere alla quasi totalità delle opere pubbliche del paese. La Relazione Luiggi ed i dati forniti alla Commissione dall'onorevole Comandù, mostrano che ovunque sono imposte al commercio tasse locali, esclusivamente destinate a provvedere all'impianto e alla manutenzione di tutte, o di parte delle opere interessanti lo sviluppo del traffico, e che da un tale ordinamento deriva poi indubbiamente un notevole beneficio allo Stato, al quale più non vengono richieste opere di incerta od ingiustificata necessità.

Tali tasse sono giustificate, perchè recano vantaggio al commercio, che si serve delle comodità offerte dal Porto, e possono essere imposte, entro certi limiti, senza difficoltà. L'esempio del Porto di Genova può, a questo riguardo, riuscire convincente.

Le tasse portuali che si pagano ora a Genova sono minori di quelle che si pagano in tutti i Porti europei, e risulta dagli studi fatti dall'onorevole Comandù, che mentre una tonnellata di merce deve sostenere una spesa, per diritti portuali e di sbarco, di lire 1,34 a Genova, ad Anversa paga lire 2,03 ed a Marsiglia lire 2,10. La merce gode dunque nel Porto di Genova di un beneficio di lire 0,68 sul Porto di Anversa, che è tra i più economici di Europa, come lo dimostra uno studio dei signori Bovie, Hubert e Verbrugghe, nel quale si mostra che i diritti portuali gravano la merce presso a poco ugualmente ad Anversa, Marsiglia, Amburgo ed Amsterdam, mentre sono superiori del 25 per cento all'Hâvre ed a Londra, e crescono del 75 per cento a Rotterdam ed a Liverpool.

Il commercio può adunque fin d'ora essere gravato a Genova di una tassa, purchè inferiore a lire 0,68, senza che le condizioni del Porto si possano dire peggiorate in via assoluta a confronto di quelle di altri.

Ma l'aggravio che questa tassa viene ad arrecare nei primi tempi sulla merce, in breve scomparirà in virtù delle comodità che il progressivo sviluppo dei lavori eseguiti coi proventi della tassa locale saranno offerte al commercio, diminuendosi notevolmente le spese di sbarco e quelle di nolo delle navi che frequentano il Porto.

A lavori inoltrati queste diminuzioni saranno talmente notevoli da far scomparire non solo il peso della tassa, ma da creare, ad onta dell'esistenza di essa, un margine di economia sensibile sulle spese di sbarco attualmente gravanti la merce, e per questo fatto sarà sempre più stimolata la corrente del traffico a dirigersi al Porto di Genova.

Poche cifre bastano a convincere della verità di queste asserzioni.

A Genova le merci che richiedono l'uso delle chiatte ammontano a tonn. 2,000,000, e pagano una somma annua di lire 1,200,000 per il loro noleggio; di queste merci, circa il 30 per cento, cioè tonn. 600,000, come accade ai carboni della Rete Mediterranea, debbono passare dalla nave alla calata, sostando qualche tempo nella chiatta e sopportando perciò una spesa suppletoria di manipolazione eguale a lire 400,000. Questa spesa totale di lire 1,600,000, ripartita sulle tonn. 2,630,550 di merci che costituiscono l'attuale traffico d'arrivo nel Porto, importa lire 0,65 per tonnellata, mentre grava per lire 2,65 sulle 600,000 tonnellate, che fanno effettivamente uso delle chiatte per lo sbarco.

Compiuti che siano i lavori, essendo per essi possibile ad ogni nave l'accosto di fianco, non solo scomparirà la necessità dell'uso della chiatta e con essa l'aggravio sopra calcolato, ma altri vantaggi economici si realizzeranno sui noleggi, come si vedrà in appresso.

E questi beneficii, senza tener conto dei vantaggi che procurerà l'aumentata calma delle acque del Porto e che si tradurrà in un aumento della giornata lavorativa e quindi in un minor soggiorno delle navi.

Da queste brevi considerazioni e dalle altre ampiamente svolte negli accurati lavori del comm. Giaccone e cav. Luiggi, già citati, risultò evidente come non debba esservi alcun dubbio nè sulla possibilità d'imporre tasse portuali senza danno del commercio, nè sulla convenienza di ricorrere a questo mezzo per creare un cespite, che ben presto si tradurrà in sensibilissimi beneficii del commercio, con evidente vantaggio della prosperità nazionale.

Giova infine osservare che su quest'ordine d'idee si è già inspirata in massima la nostra legislazione colla legge del 2 aprile 1885 (testo unico) sulle opere marittime, prevedendo il caso d'imposizione di speciali tasse d'ancoraggio sulle navi per destinarne il profitto alla costruzione di opere portuali.

II. — Convenienza di affidare l'amministrazione dei Porti ad Enti locali autonomi e modo di regolare l'applicazione delle tasse portuali.

Quanto vantaggio possa ritrarsi col ricorrere alla istituzione di Enti locali per provvedere all'applicazione di queste tasse portuali, alla esecuzione delle opere ed alla gestione amministrativa dei Porti, è dettagliatamente spiegato e dimostrato nella Relazione del cav. Luiggi.

L'esempio di quanto, con risultati soddisfacentissimi, si fa in altri paesi, deve pertanto incoraggiare a tentare anche da noi questa via, che non mancherà di apportare i suoi beneficii, specialmente se ad una simile istituzione verrà conferito quel grado di autonomia necessario all'applicazione di una efficace attività, pur mantenendo la possibilità di una sufficiente tutela governativa.

Ad evitare però che nell'applicazione delle tasse portuali, che è la più delicata funzione di questi Enti, possano verificarsi inconvenienti che potrebbero arrecare grave scapito al commercio nazionale, è necessario che lo Stato provveda collo stabilire la misura massima della tassa e la natura delle unità di traffico da colpire, lasciando all'Ente solo la facoltà di graduare queste imposizioni con

determinate norme e di adattare così la natura e la misura dei balzelli alle numerose esigenze locali che l'esperienza non mancherà di additare alla saggezza degli amministratori.

Nè questi limiti massimi, entro i quali gli Enti sono autorizzati a mantenersi, debbono essere fissati senza aver prima studiata l'entità delle risorse che necessita creare per provvedere a determinate esigenze, allo scopo di impedire che il miraggio dei beneficii futuri possa trarre in inganno sulla esatta misura di quanto può gravarsi il commercio presente senza pericolo di deviarne la corrente.

Sarà quindi in ogni caso necessario stabilire questi limiti di tasse e la natura delle unità di traffico da colpire, dopo un accurato esame del genere di commercio che si esercita in quel determinato Porto al quale si vuol provvedere e sulle traccie di un piano tecnico e finanziario debitamente studiati.

Anche la legislazione di molti Porti esteri è appunto ispirata, con grande profitto, a questi sani principii.

III. — Quali sono gli Enti più idonei per imporre, raccogliere ed amministrare le tasse portuali.

Gli Enti adatti all'amministrazione di Porti di proprietà governativa, già esistenti, non possono essere nè privati, nè Comuni, nè Provincie, nè Camere di Commercio, nè Società ferroviarie, nè Consorzi od altre Società private, perchè in ogni Porto si agitano una quantità grandissima di vari e disparati interessi, che debbono essere egualmente tutelati con saggia imparzialità.

In generale i Porti di una qualche importanza, e quindi quelli precisamente pei quali potrà sentirsi la necessità di un nuovo ordinamento così fatto, non interessano mai esclusivamente nè una sola città, nè una sola provincia, come è dimostrato, ad esempio, nel caso speciale del Porto di Genova, che interessa regioni vastissime e centri d'attività assai lontani, e quindi non sarebbe raccomandabile lasciare in mano ad un Ente costituito da elementi esclusivamente locali, e tanto meno a privati o Società, tutto un esteso cumulo di interessi, che non possono essere debitamente tutelati, se non da chi è in grado di apprezzarne l'esatta portata e da chi non ha stimoli a contrastarli od a trascurarli

Potrebbe invece lasciarsi alla iniziativa di privati, Comuni, Provincie, Consorzi o Società, la costruzione e l'esercizio di nuovi Porti, perchè nessun interesse preesistente potrebbe essere leso.

Sembra quindi evidente che alle esigenze più sopra fatte presenti non si possa provvedere che colla creazione di un Ente costituito di elementi sia locali che di altre regioni interessate e di una larga rappresentanza dell'elemento governativo.

Questo si avvicina a quanto si fa con ottimo risultato in Spagna e segnatamente nel Porto di Barcellona, e siccome l'indole di quelle popolazioni e la legislazione di quei paesi di poco si allontanano dalle nostre, così c'è ragione di ritenere che un ordinamento così fatto non potrà fallire allo scopo anche nel nostro paese.

In questa idea siamo anche confortati dalla esperienza, giacchè, come è noto, la stessa Commissione permanente incaricata della direzione dei servizi del Porto, istituita per Genova, funziona già da parecchi anni con ottimi risultati, esercitando funzioni in gran parte simili a quelle che dovrebbero essere affidate all'Ente amministrativo del Porto; e siamo convinti che questa stessa Commissione avrebbe potuto rendere anche maggiori servizi se ad essa fossero stati conferiti, invece che mandato semplicemente consultivo, anche poteri deliberativi ed esecutivi.

Un Ente organizzato pertanto sull'esempio della Commissione permanente, debitamente modificata nella propria costituzione coll'aggiunta di rappresentanti delle principali regioni interessate e di altri membri scelti dall'elemento commerciale e marittimo, con potere esecutivo, con veste giuridica per valersi del pubblico credito, e dotato di una sufficiente autonomia, potrà rispondere a tutte le esigenze.

IV. — Con quali norme questi Enti debbono essere chiamati a funzionare.

La Sotto Commissione, inspirandosi ai concetti sopra enunciati, per rispondere a tutti i quesiti posti da S. E. il ministro Saracco, senza accennare in modo generico a tutte le funzioni che dovrebbero a proprio avviso essere affidate all'Ente amministratore, ha creduto conveniente formulare uno schema di proposte di modificazioni alle leggi esistenti, per rendere possibile la creazione di questa nuova organizzazione in tutti i luoghi ove si credesse necessaria, completando lo studio con lo schema del decreto di applicazione di questa legge al caso del Porto di Genova.

Per compiere questo studio la Sotto Commissione si è largamente giovata dei lavori presentati dal cav. Luiggi e dal comm. Giaccone, ed altri studi non uniti alla Relazione.

La legge sulle opere marittime (testo unico) del 2 aprile 1885 prevede già il caso di imposizioni di tasse marittime per devolverne i proventi a profitto della costruzione di opere portuali, e difatti gli articoli 17 e 18 di detta legge suonano così:

Art. 17. — « I Comuni marittimi del Regno, d'accordo » colla Camera di Commercio, possono chiedere al Governo » che sia imposta una tassa supplementare a quella d'an» coraggio sulle navi che approdano nel rispettivo porto » per destinarne il prodotto ad opere straordinarie di com» pimento, secondo i progetti approvati dal Ministero dei » Lavori Pubblici, udito il Consiglio Superiore dei Lavori » Pubblici.

« Tali tasse supplementari non potranno eccedere 50 » centesimi per tonnellata di registro, nè il Governo potrà » concederne l'applicazione se non previo avviso del Con» siglio del Commercio e del Consiglio di Stato.

« Colle stesse norme e per gli stessi effetti potrà essere » consentito ai Comuni lacuali la imposizione sulle barche » che servono al traffico nei laghi di una tassa speciale » non eccedente centesimi 25 per ogni tonnellata di stazza.

« Con apposito regolamento, sotto previo avviso del Con» siglio del Commercio e del Consiglio di Stato, saranno » stabilite le guarentigie necessarie acciocchè i prodotti » delle tasse supplementari riscosse dal Governo non pos» sano essere altrimenti erogate che in opere vantaggiose » al posto in cui furono riscosse ».

Art. 18. — « Il Governo del Re è autorizzato a fare » concessioni con Decreto Reale per costruzioni di opere » marittime alle Provincie, ai Comuni, alle Camere di » Commercio ed anche ai privati, previo parere del Con» siglio Superiore dei Lavori Pubblici, del Consiglio del » Commercio e del Consiglio di Stato, e potranno accor» darsi ai concessionari le tasse supplementari stabilite col » precedente articolo di legge, purchè i Municipi, d'ac» cordo con le Camere di Commercio, ne facciano a tal » fine richiesta ».

(*Omissis*).

Poco pertanto c'è da aggiungere e da modificare nella nostra legislazione per rendere possibile l'istituzione di sistemi informati ai concetti più sopra esposti, e di concetti nuovi non c'è da introdurre che la creazione degli Enti amministrativi in sostituzione ai Comuni, alle Camere di Commercio ed ai privati, di cui parla la legge, disciplinandone con opportune norme le funzioni ed accordando loro un sufficiente grado di autonomia tecnica ed amministrativa.

La Relazione contiene concrete proposte di modificazione alla citata Legge del 2 aprile 1885, appunto racchiuse in 15 articoli, nei quali sono compresi anche dettagli che sembrerebbero piuttosto materia di regolamento che di legge, per impedire che con norme regolamentari si possa in qualche caso trascurare qualcuna di quelle disposizioni che, quantunque di dettaglio, possono influire però grandemente sul regolare e pronto funzionamento della istituzione.

Così gli articoli 1 e 2 comprendono le circostanze che debbono determinare la creazione dell'Ente, le facoltà ad esso concesse, lo scopo che si vuol raggiungere. Nell'articolo 3 si definisce la natura dei balzelli che l'Ente ha facoltà di imporre, si enumerano le unità del traffico che possono essere colpite, si fissano i criteri per l'applicazione delle tasse, il loro limite, la maniera di esigerli, e da ultimo si provvede alla risoluzione di eventuali contestazioni.

All'art. 4 si stabilisce da chi debba essere costituito l'Ente.

All'art. 5 si enumerano le norme che di volta in volta debbono essere sancite per Decreto Reale allo scopo di adattare la legge caso per caso alle esigenze locali.

Finalmente gli articoli dal 6 al 15 stabiliscono le norme colle quali gli Enti sono chiamati a funzionare, determinano il loro grado di autonomia tecnica ed amministrativa e definiscono come e fin dove l'ingerenza del Governo si debba esplicare in tutto quanto riguarda l'amministrazione e la destinazione dei fondi perchè non possano in verun caso essere divertiti ad altro uso fuori che quello pel quale sono stati raccolti.

Diamo qui brevemente ragione delle varie disposizioni proposte.

Affinchè l'Ente chiamato ad eseguire i lavori e ad amministrare il Porto potesse esplicare sollecitamente le proprie funzioni senza attendere d'aver raccolto, colla facoltà ad esso concessa d'imporre tasse, i fondi necessari alla esecuzione di lavori generalmente assai costosi, era necessario porlo in grado di ricorrere al pubblico credito e quindi si è creduto opportuno di conferirgli veste giuridica costituendolo in Ente morale.

Si volle inoltre dare a questo Ente facoltà di vincolare gli introiti per assicurare le emissioni ed ispirare non solo fiducia al pubblico con un'adeguata garanzia indipendente da quella che potrebbe fornire il Governo, ma anche affinchè i titoli da esso emessi non siano soggetti alle oscillazioni del credito dello Stato.

Il concetto che le tasse speciali che l'Ente è autorizzato ad imporre debbono colpire le navi in arrivo che fanno operazioni di commercio, cioè che si servono degli impianti del Porto, fu suggerito affinchè le navi che fanno servizio di viaggiatori o che fanno operazioni di commercio di poca entità vengano pure colpite in giusta misura in relazione alla occupazione dello specchio acqueo e della fronte di calata. Si è stabilito però l'importo di questa tassa in misura molto tenue (L. 0,20) per le ragioni esposte a questo riguardo nella Relazione del cav. Luiggi, e si è proporzionata al tempo di sosta per impedire una improduttiva occupazione degli impianti portuali.

La tassa sui viaggiatori è stata tenuta alquanto più bassa di quella che si ha negli altri porti (L. 1,00) per non alterare, ad impianti ultimati, l'entità delle spese che anche attualmente i viaggiatori incontrano nell'imbarcarsi o nello sbarcare.

I diritti sulle merci vennero limitati a 50 centesimi la tonnellata perchè questo è il cespite principale d'introito per le Commissioni portuali, e viene provato dai confronti fatti dall'ing. Luiggi come con poco più della metà di questa tassa si possa provvedere ampliamente ai bisogni dei principali Porti del Regno *(Continua)*.

ATTI UFFICIALI
concernenti le FERROVIE ed i LAVORI PUBBLICI

La *Gazzetta Ufficiale* del 4 corrente (n. 28) pubblica il **R. Decreto 2 gennaio 1896**, col quale è prorogato fino al 31 dicembre 1896 il termine per l'ultimazione delle opere da eseguirsi dal Consorzio di scolo del secondo Circondario « Polesine S. Giorgio », in provincia di Ferrara, per la bonificazione delle paludi comprese nel suo territorio, giusta la concessione fattagliene coi Reali Decreti 3 giugno 1888 e 10 settembre 1895.

INFORMAZIONI PARTICOLARI
DEL *MONITORE*

Nuove costruzioni ferroviarie nelle Provincie Meridionali.

Nel precedente numero abbiamo annunciato che negli ultimi giorni di gennaio si trovavano a Roma i commendatori Massa e Borgnini per accordarsi col Ministero per la costruzione di alcuni tronchi ferroviari nelle Provincie Meridionali da assumere dalle Società esercenti le Reti Mediterranea e Adriatica.

Ora possiamo aggiungere che tali accordi ebbero piena definizione, essendosi concluse le rispettive convenzioni, le quali dovranno essere presentate al Parlamento per la necessaria approvazione.

Il 29 gennaio è stata firmata dall'onorevole Saracco, Ministro dei Lavori Pubblici, e dal comm. Massa per la Società del Mediterraneo, la convenzione per la costruzione dei tronchi Balsorano-Avezzano della linea Roccasecca-Avezzano; Capezzano-Mercato S. Severino della linea Salerno-Mercato S. Severino; pel completamento del tronco Salerno-Capezzano e dei lavori per l'innesto della linea nella stazione di Mercato S. Severino. Il termine per dare ultimata la costruzione è fissato in cinque anni pel tronco Balsorano-Avezzano ed in quattro per quello Capezzano-Mercato S. Severino, a partire dall'approvazione dei progetti che la Società si obbliga di presentare entro un anno dalla sanzione parlamentare della sopra annunziata convenzione.

Nello stesso giorno 29 gennaio è stata pure firmata tra l'onorevole Saracco ed il comm. Borgnini per la Società delle Meridionali altra convenzione con cui questa Società assume la costruzione dei due tronchi Boiano-Cantalupo e Cantalupo-Carpinone, nonchè l'esercizio della intera linea Isernia-Campobasso, di cui fanno parte questi due tronchi, i quali dovranno essere terminati e pronti all'esercizio il 1° gennaio 1899 il primo, e nel gennaio 1903 il secondo.

Il complessivo importo delle costruzioni che verrebbero affidate alle Società esercenti si aggira sui trenta milioni.

><

La sistemazione delle Casse Pensioni ferroviarie.

I Ministri Sonnino e Saracco, per conto del Governo, ed i comm. Massa e Borgnini, quali rappresentanti delle Società ferroviarie Mediterranea ed Adriatica, hanno presi definitivi accordi per la sistemazione delle Casse ferroviarie e del primo e secondo fondo di riserva, che con apposita legge verrebbero passati dall'amministrazione dello Stato a quella delle Società predette.

><

Studi per modificazioni ed aggiunte alla legge ed al regolamento di contabilità generale intorno ai contratti.

Da varie pubbliche Amministrazioni furono, di quando in quando, manifestati dei voti, espressi dei desideri, per ottenere modificazioni ed aggiunte alle disposizioni della legge e del regolamento di contabilità generali, con le quali è disciplinata la materia dei contratti, che le Amministrazioni stesse stipulano per l'appalto dei lavori, forniture, trasporti, ecc.

E questi desideri o voti tendevano ora a conseguire una maggiore speditezza nelle molteplici operazioni nelle quali la materia stessa si esplica, ora di salvaguardare ognora più sia i legittimi interessi dello Stato, sia quello dei singoli cittadini, nonchè la responsabilità assai grave,

in questo caso, dei funzionari governativi. Tuttavia, se si eccettuano le leggere modificazioni apportate a questa materia con le leggi del 14 luglio 1887, N. 4713 ed 11 luglio 1889, N. 6216, si può ben dire che essa è ordinata e regolata con le stesse norme generali e particolari che figuravano già nella legge del 1869, la prima cioè promulgata sulla amministrazione del patrimonio e sulla contabilità generale dello Stato, per la completa unificazione degli ordini della amministrazione economica e della contabilità del Regno d'Italia.

Ora, sia per soddisfare quei voti e quei desideri avvalorati dalla lunga esperienza e dal cambiato ordinamento di alcune amministrazioni e di alcuni pubblici servizi, sia per esaminare se altre riforme si rendono indispensabili in proposito, il Ministero del Tesoro, Ragioneria generale dello Stato, ha ripreso lo studio della importantissima materia. Ma per completare e rendere più efficaci e più proficui i risultati di questo studio, è naturalmente indispensabile la cooperazione di tutte quelle amministrazioni che, dalla diuturna applicazione delle norme contrattuali sono in grado di somministrare in proposito utili suggerimenti e consigli.

Il prefato Ministero ha perciò rivolto viva preghiera alle altre Amministrazioni centrali dello Stato perchè vogliano compiacersi di fargli conoscere, nel più breve tempo possibile tutte quelle modificazioni ed aggiunte che ritengano si debbano e si possano introdurre nella legge e nel regolamento di contabilità generale per quanto si riferisce ai contratti ed ai servizi ad economia, indicando con chiarezza e con precisione, su quale articolo della legge e del regolamento stessi cade la modificazione e l'aggiunta che si propongono.

><

Nuove costruzioni dell'Adriatica.

(*Stato dei lavori al 1° dicembre 1895*).

I. — Linea Lecco-Colico (In esercizio).

Continuano i lavori di completamento e sistemazione della linea.

II. — Linea Rocchetta Melfi-Potenza.

Tronco Rocchetta Melfi-Rionero (In esercizio). — Si lavora continuamente in opere di sistemazione e consolidamento.

Tronco Rionero-Potenza. — a) Movimenti di materie. — Parte eseguita in rialzo m³ 283.730; in iscavo m³ 248.360. Totale m³ 532.090. Parte da eseguirsi: in rialzo m³ 70.256: in iscavo m³ 366.654. Totale m³ 436.910. Movimento complessivo m³ 969.000. Il lavoro fatto corrisponde a 55[100 del totale, coll'aumentodi 8[100 sul quantitativo del mese di settembre.

b) Opere d'arte. — Delle 146 opere comprese nel tronco, n. 65 sono ultimate e 22 in corso di costruzione. Restano da incominciarsi altre 59 opere. Il lavoro fatto corrisponde a 65[100 del totale, coll'aumento di 5[100 sul lavoro del mese di settembre.

c) Gallerie. — Sono ultimate le gallerie Giardiniera ed Appennino, lunghe: la prima m. 175 e la seconda m. 3296. Trovansi poi in corso di costruzione le gallerie denominate: Ripacandida (m. 159), Quattrocchi (m. 1764), Carriero (m. 181), Pietracolpa (m. 1901), Branca (m. 215) e Viaggiani (m. 180). Non ancora iniziate altre 9 gallerie. Il lavoro fatto corrisponde a 60[100 del totale, coll'aumento di 5[100 sul quantitativo del mese di settembre.

d) Stazioni. — Sono ultimate: la fermata di Forenza, e le stazioni di Acerenza ed Avigliano, ed in corso di costruzione la stazione di Lagopesole. Non ancora iniziati i fabbricati della fermata di Castello di Lagopesole e della stazione di Potenza Superiore. La parte fatta corrisponde a 81[100 del totale, con un aumento di 1[100 sul lavoro di settembre.

e) Case cantoniere. — Sono ultimate 33 case e N. 4 trovansi in corso di costruzione. Resta da incominciarne altre 4. Il lavoro fatto corrisponde a 89[100 con l'aumento di 2[100 sul quantitativo del mese precedente.

f) Passaggi a livello. — Il lavoro fatto corrisponde a 60[100 del totale.

g) Opere di consolidamento. — Ne sono ultimate 40 e n. 16 trovansi in corso di esecuzione.

h) Armamento: Parte fatta: Massicciata, 1° strato ml. 10,145: Massicciata, 2° strato ml. 1915. Posa ml. 2630.

III. — Linea Rocchetta Melfi-Gioia (In esercizio).
IV. — Linea Sulmona-Isernia.

Tronco Sulmona-Cansano (In esercizio).

Tronco Cansano-Isernia. — a) Movimenti di materie. — Parte eseguita: in rialzo m³ 1.222.867; in iscavo m³ 829.093. Totale m³ 2.051.960. Parte da eseguirsi: in rialzo m³ 247.138; in iscavo m³ 115.712. Totale m³ 362.850. Movimento complessivo m³ 2.414.810. Il lavoro fatto corrisponde a 85[100 del totale coll'aumento di 7[100 su quello del mese di settembre.

b) Opere d'arte. — Il tronco ne contiene N. 341. Di queste N. 221 sono ultimate; 78 sono in corso di costruzione e 42 da iniziarsi. Il lavoro fatto corrisponde a 80[100 del totale, con un aumento di 10[100 sul quantitativo del mese di settembre.

c) Gallerie. — Ultimate N. 28 gallerie, e N. 10 sono in corso di costruzione. Il lavoro fatto corrisponde a 93[100 del totale, con l'aumento quindi di 11[100 sul lavoro del mese di settembre.

d) Stazioni. — Ultimate le stazioni di Campo di Giove, Palena, S. Ilario, Castel di Sangro e San Pietro Avellana ed in corso di costruzione le altre 10. La parte fatta corrisponde a 69[100 del totale, aumentando così di 9[100 sul lavoro del mese di settembre.

e) Case cantoniere. — Sono in N. di 97. Di queste N. 62 sono ultimate e N. 32 in corso di esecuzione. Non iniziate 3. Il lavoro fatto è di 89[100 del totale, con un aumento di 9[100 sul quantitativo del mese di settembre.

f) Passaggi a livello. — Eseguiti per 65[100.

g) Opere di consolidamento. — Ne sono ultimate 71 ed altre 4 sono in corso di esecuzione.

h) Armamento. — Parte eseguita: Massicciata, 1° strato ml. 43,800. Massicciata, 2° strato ml. 21,106. Posa ml. 26,500.

V. — Linea Barletta-Spinazzola.

(Aperta all'esercizio il 25 luglio 1895).

><

Nel personale del Comitato Superiore delle Strade Ferrate.

Con recente decreto di S. E. il Ministro del Lavori Pubblici sono stati assegnati alla Sezione II del Comitato Superiore delle Strade Ferrate per il biennio dal 1° dicembre 1895 al 30 novembre 1897 i signori: Ottolenghi comm. ing. Vittorio, ispettore superiore; Braida commendatore Luigi, id. id.; Vivaldi comm. Attilio, id. id.

><

Nuovi treni sulla linea San Remo-Ventimiglia.

Sappiamo che la Mediterranea per soddisfare ai reclami del Comune di San Remo per ottenere il ripristino dei treni N. 422 e 433, che figuravano nell'orario del 1°

giugno u. s., ha proposto al Ministero dei Lavori Pubblici la istituzione in via di esperimento di due treni fra San Remo e Ventimiglia col seguente orario:

San Remo	p. 6.30	Ventimiglia	p. 20.20
Ventimiglia	a. 7.2	San Remo	a. 20.48

><

Rete Mediterranea.

(*Percorrenza del materiale rotabile nel 1° trimestre 1895-96*)

La percorrenza del materiale rotabile sulle linee della Rete Mediterranea, nel primo trimestre del corrente esercizio 1895-96, è stata la seguente:

Locomotive	km.	8,458,645
Carrozze	»	37,403,482
Bagagliai	»	8,807,660
Carri da merce	»	69,728,111

(*Progetti, preventivi, ecc. presentati all'approvazione governativa*).

L'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici:

1. Un nuovo progetto relativo ai lavori di rinforzo del traliccio del ponte in ferro sul torrente Corsea, al km. 1.909; dei fasci di rotaie dei ponticelli ai chilometri 7.938, 8.079, 9.483, 9.897 e 31.658; e della travata al ponticello, al km. 9.987, fra le stazioni di Napoli e Pagani della linea da *Napoli* ad *Eboli*. La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 11,400 ed alla esecuzione delle opere si provvederà parte a trattativa privata, e parte in economia.

2. La proposta per la rinnovazione della verniciatura dei parapetti sulle opere d'arte e dei cancelli in ferro ai passaggi a livello del tronco Ceva-Nuceto, della linea *Ceva-Ormea*, con annesso preventivo di spesa di L. 1210.

3. Il preventivo della spesa di L. 2400, occorrente per provvedere allo sgombro di massi dalla falda a monte sopra l'imbocco ovest della galleria Madonnetta, fra le stazioni di Riva Frigoso e Moneglia, lungo la ferrovia *Genova-Spezia*.

4. Il preventivo della spesa di L. 1000 per provvedere alla applicazione di catene con chiavi in ferro alla casa cantoniera nella stazione di Bianconovo, lungo la linea *Taranto-Reggio*.

5. Tre progetti riguardanti l'impianto di officine per la carica di accumulatori per la illuminazione elettrica delle vetture nelle stazioni di Milano Centrale, Roma Termini e Torino Porta Nuova, cioè:

a) adattamento di locali nella stazione di *Milano Centrale;*

b) costruzione di un fabbricato dell'area di metri 18.40 di lunghezza per m. 4.30 di larghezza, nella stazione di *Roma Termini;*

c) adattamento di locali nella tettoia detta dei privati in stazione di *Torino Porta Nuova*.

Tenuto conto della provvista e posa in opera del macchinario, la spesa considerata nei singoli progetti suindicati è di L. 10,467.57 per la stazione di Milano; di L. 5,774.29 per la stazione di Roma e di L. 11,606.69 per la stazione di Torino.

><

Ferrovie dell'Adriatico.

(*Progetti, preventivi, ecc., presentati all'approvazione governativa*).

L'Amministrazione delle Strade Ferrate Meridionali ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici:

1. La proposta per l'impianto di tre passaggi a livello pedonali ai chilometri 94.211, 94.442 e 95.873 della linea *Firenze-Pistoia-Pisa*. Spesa preventivata lire 275;

2. La proposta dei lavori occorrenti per sistemare le chiusure del piazzale e modificare alcuni locali adibiti al magazzino posto al piano terreno del palazzo detto dell'Esposizione in *Firenze a Porta al Prato*. La spesa all'uopo preventivata ascende a L. 2100;

3. Il progetto per la costruzione delle cappe e per provvedere allo scolo delle acque nel ponte in muratura a 21 luci di m. 12 caduna sul fiume Metauro al chilometro 159.801 della linea *Bologna-Ancona*, con annesso preventivo di spesa di L. 12,600. All'esecuzione delle opere si propone di provvedere mediante cottimo a trattativa privata fra Ditte benevise all'Amministrazione;

4. Il progetto dei lavori occorrenti per sistemare, mediante la costruzione di due regolari sotto-passaggi l'attraversamento del viale Principe Umberto alla stazione di *Santa Maria Novella*, con annesso preventivo di spesa di L. 167,300, di cui, a carico della Amministrazione ferroviaria L. 45,000 ed a carico del Comune di Firenze L. 122,300;

5. La proposta riguardante la sistemazione di alcuni segnali a disco girevole, lungo i tronchi *Codogno-Cremona* ed *Olmenetta-Brescia*. La spesa all'uopo preventivata ascende a L. 3490;

6. La proposta di lavori di sistemazione, mediante la costruzione di due nuove briglie dell'alveo del torrente Cerreto, in corrispondenza dei due ponticelli della luce di m. 0.80 ai chilom. 61.938 e 62.020 della linea da *Foggia a Napoli*. Spesa occorrente L. 5400;

7. Il preventivo della spesa di L. 1200 occorrente per riparare alcuni guasti ed anormalità esistenti nella travata metallica in opera al ponte obliquo, di luce retta m. 40 sul fiume Uso, detto Rubicone al km. 110.066.26 da Ferrara della linea *Ferrara-Ravenna-Rimini;*

8. Il preventivo della spesa di L. 760 occorrente per provvedere all'impianto di pompe a mano per l'acqua potabile presso le case cantoniere n. 2, 5, 6 e 10 della linea *Milano-Treviglio*.

><

Ferrovie della Sicilia.

(*Progetti, preventivi, ecc., presentati all'approvazione governativa*).

La Direzione generale delle Strade Ferrate della Sicilia ha sottoposto alla approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici:

1. Il progetto dei lavori occorrenti per l'ampliamento della fermata di Alcantara, lungo la linea da *Messina a Siracusa*. La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 12,750 oltre a L. 2712 per materiale metallico di armamento. All'esecuzione delle opere si propone di provvedere mediante cottimo per trattativa privata, meno che pei lavori di armamento che si eseguirebbero in economia. L'approvazione del progetto dovrebbe valere anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le espropriazioni;

2. La proposta dei lavori necessari per provvedere alla diramazione dalla condotta d'acqua del Comune di *Sant'Agata di Militello* al rifornitore ed alla stazione omonima per gli usi del personale che vi è adibito. La spesa preventivata per l'esecuzione delle opere considerate in progetto ammonta a L. 8000;

3. La proposta per la costruzione di una tettoia sul pontile di approdo nel porto di *Reggio Calabria*, con annesso preventivo di spesa L. 1819.95.

><

Prospetto del materiale mobile in servizio ed in costruzione sulla Rete Sicula al 31 dicembre 1895.

Specificazione del materiale mobile		Materiale mobile In servizio	In costruz.	Totale
I. *Locomotive:*				
a ruote libere	N.	—	—	—
a quattro ruote accoppiate:				
con avantreno girevole . . .	»	18	—	18
con un asse portante	»	28	—	28
a sei ruote accoppiate	»	73	—	73
a otto ruote accoppiate	»	17	—	17
locomotive-*tenders* per servizio dei treni:				
a quattro ruote accoppiate . .	»	—	—	—
a sei ruote accoppiate . . .	»	12	—	12
locomotive-*tenders* per manovre .	»	8	—	8
Totale locomotive	N.	156	—	156
II. *Carrozze:* (per servizio ordinario):				
di lusso, saloni e break	N.	8	—	8
di 1ª classe	»	24	—	24
di 2ª classe	»	58	10	68
miste di 1ª e 2ª classe	»	100	—	100
di 3ª classe	»	226	—	226
miste di 2ª e 3ª classe	»	10	—	10
miste di 1ª, 2ª e 3ª classe . . .	»	—	—	—
di 4ª classe	»	—	—	—
(per servizi economici):				
di 1ª classe	»	—	—	—
di 2ª classe	»	—	—	—
miste di 1ª e 2ª classe	»	10	—	10
di 3ª classe	»	10	—	10
Totale carrozze	N.	446	10	456
III. *Bagagliai:*				
ordinari	N.	58	—	58
con compartim. per la posta . .	»	12	—	12
» » e ritirata	»	20	—	20
Totale bagagliai	N.	90	—	90
IV. *Carri:*				
scuderia G	N.	9	—	9
per piccolo bestiame	»	—	—	—
per merci e bestiame, coperti . .	»	1144	—	1144
per merci, scoperti:				
a sponde alte (ordinari) . . .	»	302	—	302
a sponde basse (id.)	»	486	—	486
a sponde basse con bilico . .	»	29	—	29
senza sponde	»	—	—	—
per merci aperti a sponde alte da 30 tonnellate	»	10	—	10
» aperti a sponde basse da 30 tonnellate	»	10	—	10
cisterna per liquidi (acqua, vino, petrolio, ecc.)	»	21	—	21
per terra e ghiaia	»	6	—	6
spazzaneve	»	—	—	—
con sagoma per visita gallerie . .	»	—	—	—
con grue	»	2	—	2
Totale carri	N.	2019	—	2019

><

Biglietti d'andata e ritorno sulla linea Avellino-Ponte S. Venere.

Ci informano da Avellino che quella Camera di Commercio ed Arti ha fatto tenere al Ministero dei Lavori Pubblici una propria deliberazione colla quale si fanno vivi voti al Governo affinchè venga stabilito il servizio dei biglietti di andata e ritorno sulla linea Avellino-Ponte Santa Venere, estendendo un tale beneficio a tutte le stazioni intermedie della linea stessa.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato, in sue recenti adunanze, ha dato il suo parere sui seguenti affari riguardanti il servizio delle Strade Ferrate:

1. Su di un atto di transazione delle vertenze insorte fra l'Amministrazione ferroviaria dello Stato, e la Società anonima Briantea, concessionaria della ferrovia da Monza a Calolzio, pel pagamento di alcuni lavori eseguiti o da eseguire, ma già concretati in apposito progetto, sulla linea medesima;

2. Su di una domanda di maggiori compensi avanzata dalla Ditta Torello Niccolai quale assuntrice dei lavori per il prolungamento dell'arco di rinforzo al muraglione di sostegno della ferrovia Bologna-Firenze, presso l'imbocco Bologna della galleria Capanne;

3. Su di un progetto di componimento della vertenza coll'Impresa Vignolo, in dipendenza dei lavori da essa eseguiti per la sistemazione della ferrovia Sampierdarena a Ventimiglia, in prossimità della stazione di Cornigliano;

4. Su di una domanda di maggiori compensi avanzata dall'Impresa Alberto Antonio da Mondovì, quale assuntrice dei lavori di sistemazione della frana all'imbocco Savona della galleria di Roreto, sulla ferrovia da Savona a Bra.

Il Consiglio di Stato:

Ha ritenuto che anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le espropriazioni possa essere approvato un progetto, presentato dalla Società per le Strade Ferrate Meridionali, quale esercente la Rete Adriatica, relativo a lavori di ampliamento del fabbricato viaggiatori e ad altre opere nella stazione di Ferrara, dell'importo complessivo di L. 82,000 e da eseguire con le norme della prima parte dell'articolo 65 del Capitolato di esercizio;

Ha anche manifestato l'avviso che possano approvarsi gli accordi stipulati tra l'Impresa Astrua, assuntrice dei lavori di costruzione del tronco Pergola-Acqualagna, nella ferrovia da Fabriano a Sant'Arcangelo, e la Direzione tecnica governativa di Urbino, relativa all'impiego di una calce diversa da quella prevista nel Capitolato d'appalto;

Ha dato parere su di una domanda di maggiori compensi avanzata dalla Ditta Alberto Antonio di Mondovì, assuntrice dei lavori di consolidamento della linea ferroviaria Savona-Bra fra le progressive 93.714.50 e 94.074.50.

><

Tariffe ferroviarie italiane.

(Domande di rinnovazione).

La Mediterranea ha comunicato, con parere favorevole, al Ministero dei Lavori Pubblici una istanza della Ditta Giuseppe di Bianco, per ottenere che la concessione accordatale pei suoi trasporti di olio d'oliva a carro completo, dalla Calabria a Napoli, Salerno, Castellamare di Stabia, Torre Annunziata e Vietri sul Mare, che va a scadere col 14 del corrente mese, sia rinnovata per un altro anno agli stessi prezzi e condizioni stabiliti per altre Ditte in analoghe condizioni.

L'Adriatica ha sottoposto, con parere favorevole, al Ministero dei Lavori Pubblici le due domande seguenti:

a) domanda della Società esercente la guidovia a vapore

Brescia-Mantova-Ostiglia, per la rinnovazione della convenzione, testè scaduta, relativa ai suoi trasporti di carbon fossile da Venezia a Mantova, mantenendo ferme tutte le relative condizioni; *b*) domanda della Società ligure-lombarda, intesa ad ottenere la rinnovazione per un altro anno, ed alle identiche condizioni, della concessione di cui fruisce per i suoi trasporti di zucchero raffinato da Senigallia a Roma.

(*Concessioni ministeriali*).

Il Ministero del Tesoro, d'accordo con quello delle Finanze, ha acconsentito che le due concessioni pel trasporto di ferro in barre, delle quali gode la Società ligure metallurgica di Sestri Ponente, siano rinnovate per altri due anni, a partire dal 1° gennaio p. p. con le proposte modificazioni; ha dato il suo nulla osta alla concessione chiesta dalla Ditta Brizzi e Molco, pei trasporti di sanza vergine a vagone completo, che la Ditta stessa deve effettuare per Roma-Trastevere, alle stesse condizioni già ammesse a favore di altre Ditte.

(*Proposta di modificazione*).

Ci scrivono da Napoli che quella Camera di Commercio ed Arti ha rinnovate le sue istanze ai Ministeri competenti affinchè siano prese in considerazione le sue proposte di modificazioni al nuovo capo II *bis* dell'allegato 8 alle tariffe relativo al servizio di quello scalo marittimo.

La predetta Camera insiste specialmente per l'ammissione nell'ambito dei magazzini generali marittimi, delle merci delle categorie 1ª, 3ª, 4ª e 6ª e cioè: 1ª *categoria*, pelli fresche, salate od insalamoiate, ossa, corna ed altre materie animali; 3ª *categoria*, carboni minerali e vegetali ed altri combustibili; 4ª *categoria*, cotone, canapa, lino, stoppa, stracci, lana artificiale ed altre; 6ª *categoria*, stracci di stoffe usate od unte, ecc.

La Camera stessa insta ancora perchè i magazzini generali vengano considerati come una dipendenza dell'attiguo scalo ferroviario, nei riguardi dei termini di resa e delle prestazioni per le spedizioni da e per i magazzini stessi.

La Camera ricorrente esprime da ultimo il desiderio che venga prolungato il termine utile concesso per le riserve da farsi in caso di anomalie e difetti constatati nei trasporti in arrivo, facendo decorrere il termine stesso dal momento della consegna delle merci alle parti.

><

Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, in sue recenti adunanze, ha dato parere favorevole sui seguenti affari ferroviari:

Progetto di sistemazione del torrente Piazzi e suoi affluenti lungo la ferrovia marina di Catanzaro-Stretto Veraldi;

Progetto per la sistemazione del ponticello al chilometro 112.295 della ferrovia Roma-Sulmona;

Progetto pel consolidamento definitivo della frana Ficamara lungo la ferrovia Palermo-Porto Empedocle;

Progetto per la sistemazione della sponda sinistra del Burrone S. Angelo lungo la ferrovia Eboli-Metaponto;

Liquidazione finale dei lavori eseguiti dall'Impresa Pellizzoni per l'armamento della nuova stazione di Spezia;

Transazione con l'Impresa Arzelà per costruzione di uno scalo merci presso la stazione di Genova P. B.;

Liquidazione finale dei lavori eseguiti dall'Impresa Calvi per la costruzione di una galleria artificiale fra i chilometri 193.846 e 193.516 della linea Eboli-Metaponto.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie del Mediterraneo. — *Prodotti dei primi sette mesi 1895-96.* — I prodotti approssimativi del traffico nei primi sette mesi dell'esercizio 1895-96 ammontano a L. 74,765,228.05 delle quali 71,640,598.91 per la Rete principale e L. 3,124,629.15 per la Rete secondaria contro L. 70,870,220.41 nel corrispondente periodo del precedente esercizio; delle quali 67,894,441.36 per la Rete principale e 2,975,779.05 per la secondaria.

Vi è un aumento adunque nei prodotti complessivi di L. 3,895,007.65.

Il prodotto chilometrico fu, nel periodo indicato di lire 16,256.09 per la Rete principale e di L. 2,536.22 per la secondaria, contro L. 15,582.84 e L. 2,755.35 nel corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

Ferrovia Bari-Locorotondo. — Il 6 corrente il Ministero dei Lavori Pubblici comunicava alla Deputazione provinciale di Bari essersi eseguito il versamento delle L. 140,000 dalla Società assuntrice della costruzione della ferrovia Bari-Locorotondo.

Il presidente della Deputazione partirà prestissimo per Roma per stipulare la convenzione definitiva.

Tramvia Verona-Albaredo d'Adige. — Il Consiglio dei Lavori Pubblici e il Comitato superiore delle Strade Ferrate hanno dato ultimamente parere favorevole sul progetto di costruzione di una tramvia a vapore da Verona ad Albaredo di Adige.

Tramvia Adria-Piove-Cavarzere. — Il Consiglio comunale di Adria, accogliendo la proposta del prolungamento della tramvia che ora corre da Piove ad Adria, fino a Cavarzere, ha dato incarico alla propria Giunta d'iniziare le pratiche opportune con l'amministrazione comunale di Cavarzere.

Tramvia elettrica a Livorno. — Il municipio di Livorno ha approvato il progetto del prolungamento della tramvia lungo mare fino ad Antignano e Montenero, ed ha altresì consentito che si sostituisca la trazione elettrica a quella a cavalli.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie Svizzere. — *Ferrovia Giura-Sempione.* — Il Consiglio d'amministrazione della Compagnia della strada ferrata Giura-Sempione adottò, in una sua recente seduta, le proposte della Direzione e del Comitato d'amministrazione circa il miglioramento degli stipendi del personale ferroviario (petizione dell'8 dicembre 1895) ed inoltre ha accordato oltre i franchi 600,000 da impiegarsi ogni anno per il miglioramento degli stipendi, un altro credito di circa fr. 100,000 annuali per pareggiare il soldo degli antichi impiegati delle due società (S. O. S. e J. B. L.).

Inoltre venne approvato il *budget* ordinario delle uscite per l'anno 1896 (16 milioni di franchi) secondo il progetto della Direzione, non che il *budget* straordinario (crediti per nuove costruzioni e lavori d'ampliamento).

A membro ginevrino del Comitato d'Amministrazione venne nominato il consigliere agli Stati Richard.

Finalmente venne pure designato il signor Jolissaint come vice-presidente della Direzione per un nuovo periodo amministrativo.

— *Ferrovia Konolfingen-Thun.* — Il Consiglio comunale di Burgdorff risolvette di assicurare un sussidio di fr. 225,000 alla ferrovia Konolfingen-Thun. Di essi l'assemblea patriziale ne assunse fr. 30,000 e dai particolari già a quest'ora vennero firmati fr. 85,000, per cui la somma a carico del Comune è ancora di franchi 160,000. L'assemblea comunale è convocata per il 10 febbraio corrente, e non si dubita che abbia a ratificare la proposta del Consiglio.

— *Riunione delle ferrovie secondarie.* — Per il 9 febbraio corrente sono convocati in Zurigo i rappresentanti delle circa 90 ferrovie economiche esistenti o progettate nella Svizzera onde organizzare un Comitato di dette ferrovie allo scopo di promuovere i comuni interessi. Gli intendimenti principali di questa riunione sono: 1° Introduzione di un piano finanziario uniforme secondo il quale, a date condizioni, le grandi ferrovie svizzere dovranno appoggiare in modo equo le ferrovie secondarie. 2° Facilitazioni nelle disposizioni legali per il completo esercizio delle ferrovie secondarie svizzere sul modello delle legislazioni germaniche, austro-ungariche, ecc. negli affari delle ferrovie secondarie. A questa conferenza sono pure invitati i rappresentanti delle ferrovie in progetto Sempione ed Engadina-Oriente.

— *Ferrovia e navigazione pel lago di Thun.* — Oltre la concessione di un aumento di tariffa della ferrovia del lago di Thun, il Consiglio federale ha approvato un aumento di tariffa anche per la Società di navigazione a vapore sui laghi di Thun e Brienz; come si sa le due Società non sono sottoposte alla medesima legislazione.

— *Ferrovia Neuchatel-Berna.* — Il Consiglio comunale di Neuchatel ha preso in considerazione il progetto concernente l'assunzione di azioni nella ferrovia Neuchatel-Berna per la somma di fr. 300,000, rimettendolo ad una Commissione.

Ferrovie Francesi. — *Tramvia sistema funicolare e a vapore all'Havre.* — La parte elegante della città di Havre è situata assai più in alto della vecchia città commerciale, e ad una distanza di circa un chilometro e mezzo dal fiume.

Le due parti sono unite per mezzo di strade a forti pendenze non praticabili agli omnibus usuali, cosicchè per formare una comunicazione diretta, era necessario ricorrere a qualche sistema di trazione meccanica.

Fu perciò deciso di adottare i due sistemi del piano inclinato a contrapeso e la trazione a vapore.

La lunghezza della linea così esercitata, è di metri 750; è molto tortuosa, perchè in linea retta vi è un solo tratto di metri 457; il dislivello è di metri 70. Per quasi due terzi della sua lunghezza, la linea è posta lungo la strada esistente e l'altra parte, circa metri 274, è situata in tunnel curvilineo, scavato in un banco di marmo.

Le pendenze variano dal 68 al 112 per mille ed il minimo raggio delle curve è di metri 50. La linea ha un solo binario, eccettuato un piccolo tratto al termine del tunnel: è costruita come tutte le linee a fune; e cioè ha un canaletto fra le due rotaie, entro il quale corre una fune metallica alla quale la vettura è congiunta mediante uno speciale attacco.

Il peso della vettura discendente, contribuisce in parte alla forza necessaria per la ascensione dell'altra vettura, la quale è però in maggior parte spinta dal vapore, cosicchè la funzione della fune è più che altro quella di tenere le vetture collegate.

La vettura discendente percorre il suo tratto senza l'uso del vapore, eccettuato in caso di bisogno, quando può venire richiesto per frenare. Le vetture portano 50 viaggiatori, 20 seduti e 30 sulle due piattaforme coperte.

I freni sono manovrati per mezzo di leve a mano, dalla piattaforma. La fune di acciaio è di 20 mm. di diametro e quindi di tale resistenza da rappresentare 15 volte lo sforzo massimo dovuto alla vettura motrice carica, quando è ferma sopra la tendenza maggiore di 110 per 1000, e sette volte quello di due vetture cariche viaggianti in senso opposto.

La fune scorre sopra delle armature e si avvolge sopra una puleggia posta all'estremità superiore della linea. Le linee discendenti ed ascendenti distano l'una dall'altra di 20 centimetri e mantengono questa distanza per mezzo di un'altra puleggia.

Il peso della vettura a vuoto è di 9 tonnellate e mezza e di 13 col carico di 50 passeggieri, dando così luogo ad una resistenza, sulla maggiore pendenza del 110 per 1000, di circa 1430 chilogrammi, che per una velocità di 4 metri per secondo, rappresenta circa 76 cavalli di forza, necessaria per la trazione.

Ferrovie Germaniche. — *Le linee di interesse locale.* — Il Governo bavarese ha l'intenzione di apportare un concorso serio alla costruzione delle nuove linee di interesse locale. Per 23 linee assumerebbe le spese di costruzione ammontante a circa 30 milioni di franchi. La spesa sarebbe coperta da un prestito fatto sui prodotti.

Nello specchio seguente si trovano riassunti i dati principali relativi alle linee di interesse locale in Germania, Belgio e Francia:

LINEE	LUNGHEZZA (in chilometri)			Spese d'impianto	Esercizio		
	Scartamento normale	Scartamento ridotto	Totale	Franco per km.	Prodotti	Spese	Coefficiente d'esercizio
Linee dello Stato Bavaresi (fine 1894)	604	5	609	72.932	3.707	2.394	50.8
Linee Germaniche della Società per Azioni delle linee d'interesse locale a Monaco (fine 1894)	107	57	164	96.550	8.965	4.634	49.7
Linee a scartamento ridotto in Germania (fine marzo 1894)	—	1.340	1.340	70.020	6.309	4.415	70.0
Ferrovie di interesse locale in Francia (fine 1892)	1.643	1.645	3.288	108.125	4.750	4.175	86 0
Ferrovie secondarie del Belgio (fine 1891)	47	1.041	1.088	46.450	4.237	3.125	74.0

Ferrovie Egiziane. — La Compagnia della strada ferrata Keneh-Assonau ha affidato all'Amministrazione delle Strade Ferrate dello Stato Egiziano la cura di acquistare il materiale ad essa necessario per la costruzione della linea.

Una somma di 62,000 lire egiziane è stata messa a disposizione di quegli ingegneri che hanno preparato progetti destinati alle più importanti case per la fabbricazione di materiali.

Ferrovie Rumene. — Il bilancio delle spese per i 2923 chilometri che compongono la Rete delle Ferrovie Rumene si riassume come segue:

Amministrazione centrale	Fr.	1,269,500
Movimento	»	8,016,972
Trazione	»	6,652,248
Officine	»	5,207,810
Mantenimento	»	10,855,922
Economato	»	165,060
Scuole	»	143,970
Spese generali	»	3,827,231
Totale	Fr.	36,138,713

Le spese pel 1895 essendo state di 36,272,642 franchi, le previsioni pel 1896 presentano una economia di fr. 133,929 sull'anno passato. Ma se si tien conto che 300 chilometri di nuove linee saranno messe in esercizio quest'anno, la diminuzione delle spese sul 1895 non sarebbe, in realtà, inferiore di 1,300,000 franchi, riduzione che proviene in gran parte dalle economie risultanti nelle forniture del carbone e di altri capitoli.

In confronto delle riduzioni di spese che potrebbero realizzarsi ancora e che la Direzione delle Ferrovie Rumene valuta a 5 milioni per il 1897, la cifra di 1,300,000 franchi non sembra tanto elevata. Nondimeno il prodotto è valutato per il 1896 a 15 milioni di franchi, e tenendo conto del traffico internazionale, che porterà a Costanza l'apertura del ponte sul Danubio, si calcola che questo prodotto netto potrà elevarsi a 26 milioni di franchi a partire dal 1897, se si continuano a ridurre le spese.

Ferrovie del Transvaal. — *Compagnia neerlandese sud-africana.* — Ecco qualche dato concernente i risultati finanziari di questa Società.

Durante il mese di dicembre 1895 i prodotti ammontarono a fiorini 2,196,000. I prodotti totali dell'esercizio 1895 furono di fiorini 18,567,000 contro 9,889,956 fiorini nel 1894.

Notizie Diverse

Il traffico viaggiatori sulle ferrovie europee. — In una importante statistica ferroviaria, compilata dal comm. Bodio, sono raccolti i dati relativi alla varia proporzione nella quale sono dai viaggiatori frequentate le principali Reti ferroviarie degli Stati d'Europa.

Ecco le cifre che rappresentano questo interessante confronto:

	Chilometri in esercizio	Viaggiatori per 100 abitanti	Viaggiat ri per Km.
Gran Brettagna	33,000	2,282	26,433
Belgio	4,600	1,426	18,912
Svizzera	3,500	1,259	10,622
Germania	42,000	978	11,454
Francia	38,000	795	8,014
Paesi Bassi	3,000	726	11,932
Austria	15,000	355	5,815
Ungheria	11,000	214	3,274
Italia	14,000	171	3,763
Rumania	2,400	3	2,179
Russia	29,000	33	1,117

Come si vede, la preminenza spetta all'Inghilterra, la quale ha 2,282 viaggiatori per ogni 100 abitanti e 26,433 viaggiatori per ogni chilometro di linee in esercizio. Vengono subito dopo, per densità di viaggiatori, il Belgio, la Svizzera e i Paesi Bassi. L'Italia è classificata tra i paesi che hanno il più scarso movimento.

Per 100 viaggiatori sulle ferrovie italiane, se ne contano 465 in Francia, 572 in Germania, 834 nel Belgio, 208 in Austria, 125 in Ungheria, 1,335 nella Gran Brettagna, 736 nella Svizzera, 425 in Olanda e soli 19 in Russia.

Riguardo al coefficiente di utilizzazione delle vetture si trova che in Italia il numero dei posti occupati nei treni ferroviari rappresenta il 23.45 per cento dei disponibili; mentre in Francia giunge al 34.8 per cento, nella Svizzera è il 26 6, in Germania il 24.65, nel Belgio il 28.5, in Austria il 23.09 e in Ungheria il 26.66 per cento.

Sollevamento dell'acqua di Trevi in Roma. — Dal Comune di Roma è stata accordata ai fratelli Apollonj la concessione per un impianto elettrico destinato a distribuire la forza motrice ai privati, per sollevamento, nella parte bassa della città, dell'acqua di Trevi fin sopra i tetti delle abitazioni.

Secondo il progetto dei fratelli Apollonj i prezzi per il sollevamento dell'acqua di Trevi varieranno tra il 60 per cento di quelli praticati dalla Società dell'Acqua Marcia per le grandi frazioni di oncia, ed il 50 per 100 per le piccole.

L'impianto dovrebbe cominciare a funzionare, a quanto si afferma, nel mese di luglio p. v.

Nuove imprese minerarie e metallurgiche nella Russia Meridionale. — Oltre ad una Società belga per stampi, si è recentemente costituita ad Ekaterinoslaw un'altra Società « La Metallurgica », sotto il nome di « Società franco russa » per la fabbricazione dei vagoni; entrambe hanno aggiunto ai loro stabilimenti una fabbrica di chiavarde; la seconda possiede in Francia, a Blanc-Misseron, a due passi dalla frontiera, uno stabilimento di costruzioni, il cui personale è esclusivamente belga. Nel mezzogiorno poi della Russia si è costituita una Società per la fabbricazione di materie esplodenti e prodotti chimici che ha acquistato terreni nelle vicinanze di Debaltzèvo, stazione della ferrovia Caterina, non lungi da Ekaterinoslaw; essa possiede già due officine consimili in Italia e nella Spagna.

Il vasto bacino del Donetz attrae presentemente tutti gli industriali e gli ingegneri; ma è assai più pratico di stabilire le nuove industrie alle porte d'una grande città come Ekaterinoslaw in vicinanza ad una grande ferrovia e ad una importante officina.

Attualmente si sta costituendo a Kertch una grande Società francese per l'esercizio delle miniere di ferro. La ditta belga Nève e C. impianta una grande fabbrica di caldaie a Tanganrog. D'altro canto si assicura che un tedesco comperò dei terreni presso Ekaterinoslaw, per la costruzione di laminatoi. Inoltre si è scoperto un eccellente giacimento di cemento naturale; desso si trova in una situazione di gran lunga migliore di tutte le officine similari esistenti in Russia per il prezzo delle materie prime — terra e carbone — ed è anche commendevole come posizione geografica.

A Theodosia un ingegnere belga, che agisce in nome di un Consorzio di capitalisti del suo paese, sta conchiudendo un contratto con coloni tedeschi, per l'*esploitazione*, pel periodo di 12 anni, di ricchi giacimenti di ferro, scoperti da lui in una *esploitazione* rurale conosciuta sotto il nome di Semikolodsi (i 7 pozzi) sul litorale del mare d'Azow, nel comune di Petrovsk. Le clausole del contratto sono vantaggiosissime per la Società belga; il minerale estratto sarà diretto a Tanganrog ed impiegato per la fabbricazione di rotaie e di altri prodotti dell'industria metallurgica.

Si trovarono inoltre vasti giacimenti di ferro, grafite, caolino, argilla refrattaria nel villaggio di Grand-Tounack ed in molte colonie tedesche, nonchè giacimenti di antracite in vicinanza alla città di Orekhow, e più precisamente nel villaggio di Belitskoïe. Furono già spediti ed analizzati alcuni campioni di caolino a Pietroburgo, a Berlino ed a Marsiglia; si sarebbe anzi stabilito che la qualità è eccellente per la fabbricazione della porcellana. Quanto al minerale di ferro, esso conterrebbe da 67 a 72 0/0 di ferro puro, pochissimo zolfo e fosforo, ciò che, come composizione, lo avvicina al famoso minerale di Krivoï-Rog.

Il commercio della Germania. — Secondo i dati statistici definitivi, ultimamente pubblicati, sul movimento degli scambi commerciali della Germania con l'estero nell'anno 1894, il commercio generale, quello, cioè, che comprende anche il transito, è rappresentato dalle cifre seguenti: all'entrata 35,1 milioni di tonnellate; all'uscita 25,9 milioni di tonnellate; in tutto 61 milioni di tonnellate; contro 55,8 milioni (32,5 e 23,3), media degli anni 1889-94.

Il commercio totale, cioè quello fatto dal territorio doganale tedesco nel corso dell'anno tra esportazione ed importazione, escluso il transito, raggiunse: all'entrata 33,2 milioni di tonnellate; all'uscita 23,9 milioni di tonnellate; in tutto 57,1 milioni di tonnellate; contro 52,2 milioni (30,7 e 21,5), media del 1889-94.

Il commercio speciale infine raggiunse: all'entrata 32 milioni di tonnellate; all'uscita 22,9 milioni di tonnellate; in tutto 54,9 milioni di tonnellate; contro 49,8 milioni (29,2 e 20,3) anni 1889-94.

Il commercio generale mostra in totale, come in particolare, all'entrata e all'uscita un aumento sugli anni precedenti dall'89 al 93. Questo è costante dal 1889, ad eccezione del 1892.

Il commercio totale, riguardo alle quantità, si presenta ugualmente.

Nei valori però si hanno sensibili differenze d'anno in anno. Il valore più elevato fu raggiunto, nel periodo 1889-94, nel 1891 per l'importazione, nel 1890 per l'esportazione: il minimo si ebbe nel 1892 per l'importazione e nel 1894 per la esportazione. Il valore del commercio totale nel 1894 (7894,9 milioni di marchi, 4544,9 e 3349,9) è per 264,5 milioni di marchi al disotto della media del 1889-94, dei quali 29,6 milioni di marchi nell'importazione, 234,9 nell'esportazione.

Il commercio speciale, riguardo alle quantità, è in continuo aumento nell'importazione; lo è pure nella esportazione, eccetto nel 1892.

Quest'aumento sta in rapporto con quello della popolazio

del territorio doganale tedesco, la quale da 48,917,000 nel 1889 è salita a 51,508,000 nel 1894. Per ciò che riflette i valori la cosa si presenta diversamente; varie sono le differenze; nell'importazione i valori del 1894 restano soltanto indietro di quelli del 1891, che rappresentano il massimo, mentre nell'esportazione sono i più bassi. La causa di ciò è certo da cercarsi nella diminuzione dei prezzi delle merci. Agli aumenti delle quantità stanno di fronte non corrispondenti aumenti, talvolta diminuzioni dei valori. Nella importazione i prezzi diminuiti delle merci hanno influito meno che nella esportazione.

Ciò viene spiegato col fatto che materia grezza, bestiame, sostanze alimentari, fatte le debite eccezioni, hanno diminuito di prezzo più che gli oggetti manifatturati.

Esposizione internazionale in Innsbruck. — La graziosa capitale del Tirolo avrà quest'anno fra le sue mura, dal maggio all'ottobre, una curiosità di più: una esposizione internazionale dall'insieme il più completo. Questa esposizione avrà per precipuo oggetto l'educazione fisica, l'igiene e lo *sport* (ascensioni alpine, ecc.) come pure le arti industriali che vi si riferiscono. Come uno dei principali centri di circolazione dell'Europa, e per il clima eccellente e per i suoi dintorni sovranamente pittoreschi, la città di Innsbruck si presta in modo mirabile per una esposizione relativa all'igiene, allo *sport*, ecc., e prova ne è il vivo interesse che questa impresa suscita non solo nella Monarchia austro-ungarica ma ancora fra le altre nazioni.

Fra le varie Sezioni ve ne sarà una anche di giuochi internazionali per la gioventù. Per iniziativa del Ministero austriaco il tempo utile per presentare le domande di concorso per l'estero fu prolungato di due mesi, sicchè va a scadere il 15 corrente. Per secondare l'impresa la città di Innsbruck ha messo a disposizione del Comitato la grande rotonda in vetro e ferro, nella quale nel 1893 fu tenuta l'esposizione provinciale tirolese. Lo spazio libero si estende per circa 20,000 mq. e gode d'una incomparabile vista delle Alpi che si estendono lontano tutto all'intorno. Per tutta la durata della esposizione, verranno tenuti diversi Congressi scientifici, lotte internazionali, feste in costume, ecc.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Segniamo con un asterisco * le notizie di cui diamo maggiori ragguagli nelle Informazioni Particolari, ove sono pubblicate eziandio le *Deliberazioni del Consiglio di Stato* e le *Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici*.

1. — Progetti e preventivi di spese presentati per l'approvazione al R. Ispettorato Generale.

Rete Adriatica. — L. 167,300 * progetto per costruzione di due sottopassaggi nella stazione di Santa Maria Novella in Firenze;

L. 12,600 * progetto per lavori diversi ad un ponte in muratura sul fiume Metauro, sulla linea Bologna-Ancona;

L. 5,400 * proposta di lavori di sistemazione di due ponticelli sulla linea da Foggia a Napoli;

L. 3490 * proposta per sistemazione di segnali a disco girevole lungo i tronchi Codogno-Cremona e Olmenetta-Brescia;

L. 2100 * proposta per lavori diversi al palazzo detto dell'Esposizione in Firenze a Porta al Prato;

L. 1200 * preventivo per lavori di riparazione alla travata metallica ad un ponte sul fiume Uso, sulla linea Ferrara-Ravenna-Rimini;

L. 760 * preventivo per impianto di pompe a mano per acqua potabile a quattro case cantoniere della linea Milano-Treviglio;

L. 275 * proposta per impianto di tre passaggi a livello sulla linea Firenze-Pistoia-Pisa.

Rete Mediterranea. — L. 27,848.55 * per tre progetti di impianto officine per carica di accumulatori per illuminazione elettrica nelle stazioni di Milano Centrale, Roma Termini e Torino Porta Nuova;

L. 11,400 * progetto per lavori di rinforzo del traliccio al ponte in ferro sul torrente Corsea, sulla linea da Napoli ad Eboli;

L. 2400 * preventivo per sgombro di massi alla galleria Madonnetta, linea Genova-Spezia;

L. 1210 * proposta per verniciatura di parapetti e cancelli in ferro sulla linea Ceva-Ormea;

L. 1000 * preventivo per applicazione di catene con chiavi in ferro ad una casa cantoniera sulla linea Taranto-Reggio.

Rete Sicula. — L. 12,750 * progetto per l'ampliamento della fermata di Alcantara, lungo la linea Messina-Siracusa, oltre a L. 2712 per materiale metallico d'armamento;

L. 8000 * proposta per provvista d'acqua al rifornitore della stazione di Sant'Agata di Militello;

L. 1819.15 * proposta per costruzione di una tettoia sul pontile d'approdo nel porto di Reggio Calabria.

5. — Contratti stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Mediterranea (Seduta del Comitato, 7 febbraio). — Colla Ditta Mannajuolo ing. Giuseppe, per appalto lavori d'ampliamento e sistemazione della stazione di Reggio Calabria;

Colla Ditta Vita Francesco di Reggio Calabria per appalto lavori di ampliamento e sistemazione della stazione di Villa S. Giovanni;

Colla Società Nazionale delle Officine di Savigliano per fornitura di 500 aste con dischi per respingenti di carri e carrozze;

Colla Ditta Bernasconi Antonio di Parma, per appalto lavori di sistemazione degli scoli a sinistra dell'argine ferroviario al Cm. 35,600 fra Spigno e Mombaldone (linea S. Giuseppe-Acqui).

II. — Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Municipio di Castel Madama (20 febbraio, ore 11, 2ª asta per deserzione 1º incanto). — Appalto di tutte le opere e provviste per la costruzione della S. C. O. dall'abitato alla Provinciale Valeria presso la stazione ferroviaria di detto Comune 1º e 2º tronco (metri 3210.86). Importo L. 81,208.84. Fatali 10 marzo, ore 11.

Prefettura di Mantova (20 febbraio, ore 11, unico e definitivo). — Appalto dei lavori di rimonta della difesa frontale al froldo di Revere fra i SS. GG. 246 e 249 in comune di Revere (m. 520). — Importo L. 41 270. Cauz. provv. L. 2200. Cauz. def. il decimo.

Prefettura di Rovigo (24 febbraio, ore 10, unico e definitivo). — Appalto dei lavori di sistemazione della parte superiore di difesa frontale in buzzoni e sasso nel Froldo Minuti Bocchis fra gli stanti 85 e 87 del tronco 2º d'argine sinistro del Po presso l'abitato di Massa Superiore. Importo L. 53,530. Cauz. provv. L. 3000.

APPALTI ALL'ESTERO.

Francia. — La Compagnia delle Strade Ferrate del Mezzogiorno mette in aggiudicazione 1200 vagoni dei quali, 600 a piatta-forma e 600 coperti; più 2400 assi montati su ruote a raggi. Dette forniture dovranno effettuarsi il 15 ottobre 1896.

Asia. — La Società delle Strade Ferrate di Saffa a Gerusalemme domanda il prezzo per la fornitura di vagoni coperti e vagoni a piatta-forma.

Paesi Bassi. — Strade Ferrate Olandesi ad Amsterdam (24 febbraio). — Lavori di sterro, opere d'arte, ecc., per la sezione della linea di circonvallazione fra la Rotte e la stazione ferroviaria Utrecht-Rotterdam. — Prezzo d'asta fr. 416,600.

Rumania. — Prossimamente, alle Strade Ferrate dello Stato Rumeno a Bucarest avrà luogo un'importante fornitura per vetture viaggiatori e vagoni da mercanzie.

Gran Bretagna. — Presso F. E. Nicholson, clerk, Union ufficio a Doncaster (14 marzo). — Progetto per la costruzione di un asilo pei poveri, capace di contenere 600 ricoverati con infermeria, ecc. Tre premi di fr. 2500, 1250 e 500 saranno aggiudicati agli autori dei tre migliori progetti.

— Prossimamente all'amministrazione comunale a Cheltenham concorso del progetto per la costruzione di un kursaal e per la distribuzione delle acque minerali a Cheltenham. Un premio di fr. 2500 arà aggiudicato all'autore del miglior progetto.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

CONVOCAZIONI.

SOCIETÀ FERROVIARIE, TRAMVIARIE E DI NAVIGAZIONE.

16 febbraio. — **Tramvia Mestre S. Giuliano.** — Assemblea generale per le ore 13 nella sala della Borsa in Venezia.

1° marzo. — **Società An. del Tramvia a cavalli in Udine.** — Assemblea generale per le ore 14 nei locali della Camera di Commercio di Udine.

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

	febbr. 1	febbr. 8
Azioni Ferrovie Biella	L. 463	463
» » Mediterranee	» 488	494
» » Meridionali	» 648	655
» » Pinerolo (1ª emiss.)	» 360	360
» » » (2ª »)	» 335	340
» » Secondarie Sarde	» 310	315
» » Sicule	» 588	588
Buoni Ferrovie Meridionali	» 564.65	562
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e Sicule *A. B. C. D.*	» 285	284
» » Cuneo (2ª emiss.)	» 308	308
» » Gottardo 4 °/₀	» 102 05	102 15
» » Mediterranee 4 0/0	» 504	507
» » Meridionali	» 302.75	302.50
» » Meridionali Austriache	» 383	388
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 305	305.50
» » » 2ª emiss.	» 283	284
» » Pontebba	» 453	453
» » Sarde, serie *A.*	» 292	292
» » » serie *B.*	» 288	288
» » » 1879	» 294.50	294.50
» » Savona	» 303.50	303.50
» » Secondarie Sarde	» 424	425
» » Sicule 4 0/0 oro	» 460	460
» » Tirreno	» 445	445
» » Vittorio Emanuele	» 307	308

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1895-96. — *Dal 21 al 31 Gennaio 1896. — 21ª Decade.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA		
	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze
Chilometri in esercizio	**4407**	**4407**	—	**1298**	**1085**	+ **213**
Media	**4407**	**4357**	+ **50**	**1232**	**1080**	+ **152**
Viaggiatori	1,065,329 16	978,912 82	+ 86 416 34	95,927 82	42,377 19	+ 53,550 63
Bagagli e cani	53,034 84	49,160 39	+ 3,924 45	2,770 42	894 72	+ 1,875 70
Merci a G.V. e P.V. acc.	346,064 97	318,446 79	+ 27,618 18	39,404 28	11,995 23	+ 27,409 05
Merci a P. V.	1,596,451 54	1,468,463 62	+ 127,987 92	64,603 29	51,956 58	+ 12,646 71
TOTALE	3,060,930 51	2,814,983 62	+ 245 946 89	152,705 81	107,223 72	+ 95,482 09
***Prodotti** dal 1° Luglio 1895 al 31 Gennaio 1896.*						
Viaggiatori	28,502,273 12	27 265,780 11	+1,236,493 01	1,448,954 26	1,443.033 06	+ 5,921 20
Bagagli e cani	1,296,796 66	1,261,452 45	+ 35,344 21	43,668 10	36,481 40	+ 7,186 70
Merci a G.V. e P.V. acc.	7,091,112 85	6,629,989 27	+ 461,123 58	291,042 65	269,233 20	+ 21,809 45
Merci a P. V.	31,750,416 28	32,737,219 53	+2,013,196 75	1,390,964 14	1,227,031 39	+163,932 75
TOTALE	71,640,598 91	67,894,441 36	+3,746,157 55	3,124,629 15	2,975,779 05	+198,850 10
Prodotto per chilometro.						
della decade	694 56	638 75	+ 55 81	117 65	98 82	+ 18 83
riassuntivo	16,256 09	15,582 84	+ 673 25	2,536 22	2,755 35	— 219 13

(*) La linea Milano-Chiasso (km. 52) comune colla Rete Adriatica, è calcolata per la sola metà.

FERROVIE SECONDARIE NEL CIRCOLO FERROVIARIO DI TORINO

PRODOTTI DEL MESE DI DICEMBRE 1895

	Torino-Rivoli	Torino-Ciriè-Lanzo	Settimo-Rivarolo-Castellamonte	Santhià-Biella	Fossano-Mondovì	Sassi-Superga	Basaluzzo-Frugarolo	Ferrovie economiche Biellesi	Funicolare del Castellaccio in Genova
	Chilom. 12	Chilom. 32	Chilom. 23	Chilom. 30	Chilom. 24	Chilom. 8	Chilom. 9	Chilom. 44	
Grande Velocità.	11,227.35	26.168,75	20.274.10	27,483.00	2,784.95	463.55	773.80	10,721.90	3,005.90
Piccola Velocità.	338.05	10.429.70	12,183.70	26,286.55	278.25	—	93.85	5,540.75	—
Totali	11,565.40	36,598.45	32,457.80	53,769.55	3,063.20	463.55	867.65	16,262 65	3,005.90

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

20ª Decade — Dall'11 al 20 Gennaio 1896.

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traffico	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
RETE PRINCIPALE								
PRODOTTI DELLA DECADE								
1896	80 695 00	1.311 00	11.093 00	107.067 00	1.487 00	201.653 00	616 00	327 00
1895	77.758 00	1.376 00	9.576 00	120.027 00	1.665 00	210.402 00	616 00	342 00
Differenze nel 1896	+ 2.937 00	— 65 00	+ 1.517 00	— 12.960 00	— 178 00	— 8.749 00	»	— 15 00
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1895 AL 20 GENNAIO 1896.								
1895-96	1.883.388 00	38.522 00	216.725 00	2.405 845 00	23.537 00	4.568.017 00	616 00	7.416 00
1894-95	1.846.707 00	38.831 00	222.060 00	2.443.247 00	26.158 00	4.577.003 00	616 00	7.430 00
Differenze nel 1896	+ 36.681 00	— 309 00	— 5.335 00	— 37.402 00	— 2.621 00	— 8.986 00	»	— 14 00
RETE COMPLEMENTARE								
PRODOTTI DELLA DECADE								
1896	39.395 00	527 00	3.988 00	34.970 00	79 00	78.959 00	484 00	163 00
1895	22.918 00	151 00	1.865 00	21.794 00	295 00	47.023 00	421 00	112 00
Differenze nel 1896	+ 16.477 00	+ 376 00	+ 2.123 00	+ 13.176 00	— 216 00	+ 31.936 00	+ 63 00	+ 51 00
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1895 AL 20 GENNAIO 1896.								
1895-96	719.080 00	10 462 00	52.791 00	421.598 00	4.457 00	1.208.388 00	484 00	2.497 00
1894-95	519.449 00	5.135 00	34.417 00	288.949 00	4.232 00	852.182 00	421 00	2.024 00
Differenze nel 1896	+ 199.631 00	+ 5.327 00	+ 18.374 00	+ 132.649 00	+ 225 00	+ 356.206 00	+ 63 00	+ 473 00
STRETTO DI MESSINA								
PRODOTTI DELLA DECADE								
1896	3.258 00	128 00	389 00	540 00	» 00	4.315 00	23 00	188 00
1895	2 030 00	43 00	179 00	312 00	» 00	2.564 00	15 00	171 00
Differenze nel 1896	+ 1.228 00	+ 85 00	+ 210 00	+ 228 00	» 00	+ 1.751 00	+ 8	+ 17 00
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1895 AL 20 GENNAIO 1896.								
1895-96	62.114 00	2.541 00	4.642 00	9.405 00	» 00	78.702 00	23 00	3.422 00
1894-95	30.165 00	1.559 00	2.992 00	5.050 00	19 00	39.785 00	15 00	2.652 00
Differenze nel 1896	+ 31.949 00	+ 982 00	+ 1.650 00	+ 4.355 00	— 19 00	+ 38.917 00	+ 8	+ 770 00

ANNUNZI

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

Dai punti contro indicati alle stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)		BIGLIETTI SEMPLICI — Londra (1) 1a classe	Londra (1) 2a classe	Parigi (2) 1a classe	Parigi (2) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO — Londra (3) (Diritto di porto compreso) 1a classe	Londra (3) 2a classe	Londra (3) validità	Parigi (4) 1a classe	Parigi (4) 2a classe	Parigi (4) validità
Via Moncenisio											
Torino	via Calais	166 85	116 55	90 75	61 60	254 —	187 85	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni
	via Boulogne	160 25	112 05								
Milano	via Calais	180 90	129 15	104 85	72 25	272 25	199 30	45 giorni	166 35	119 —	30 giorn
	via Boulogne	175 60	124 65								
Venezia	via Calais	—	—	141 75	97 30	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni
	via Boulogne										
Genova	via Calais	187 —	181 —	111 40	76 05	—	—	—	—	—	..
	via Boulogne	180 90	126 50								
Via Genova											
Livorno	via Calais	209 90	147 05	134 30	92 10	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	208 80	142 55								
Firenze	via Calais	217 30	152 25	141 70	97 30	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	211 20	147 75								
Roma	via Calais	249 —	174 40	173 40	119 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	242 90	169 90								
Napoli	via Calais	279 85	196 —	205 60	142 —	478 50	353 95	6 mesi (**)	—	—	—
	via Boulogne	273 75	191 50								
Via Bologna											
Firenze	via Calais	224 60	157 30	149 —	102 35	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	218 50	152 80								
Roma	via Calais	263 85	184 80	188 25	129 85	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	257 75	180 30								
Napoli	via Calais	294 80	206 50	220 60	162 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	288 70	202 —								
Brindisi	Via Napoli via Calais	325 85	228 20	251 60	174 20	543 25	399 30	6 mesi (*)	—	—	—
	Via Napoli via Boul.	319 75	223 70								
	Via Bolog. via Calais	302 65	211 95	227 05	157 —	525 45	386 80	6 mesi	—	—	—
	Via Bolog. via Boul.	296 55	207 45								
Messina	Via Napoli via Calais	369 25	259 75	295 —	205 80	—	—	—	—	—	—
	Via Napoli via Boul.	363 15	255 25								

OSSERVAZIONI.

Biglietti semplici.

(1) Questi biglietti sono validı per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta.

Per diritto del bollo fr. 0,10 per i biglietti al dis·pra di 10 franchi.

(2) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi che valgono per 20 giorni.

Biglietti d'andata e ritorno.

(3) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta.

(*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capo-stazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia.

(**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto.

(4) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI		1a e 2a CLASSE			1a e 2a CLASSE		Treno di lusso PENINSULAR-EXPRESS settimanale il venerdì part. da LONDRA
				(*)	(***)		(1)
Londres Ch.-Gross	Par.	9 — a.	10 — a.	11 — antim.	8 15 p.		8 15 p.
Londres Victoria	—	9 — a.	Via Folkestone	11 — antim.	8 15 p.		8 15 p.
Douvres	—	10 55 a.		1 — pomer.	10 15 p.		10 15 p.
(ora di Greenwich)	Arr.	12 15 a.		2 20 pomer.	12 10 a.		12 10 p.
Calais-M. (*Buffet*)		*Déjeun.*					
(ora francese)	Par.	12 49 p.		3 — pomer.	1 04 a.		1 » a.
Boulogne-Gare (*Buffet*)	Arr.	1 27 p.	2 18 p.	—	1 49 a.		—
	Par.	1 29 p.	2 28 p.	—	1 51 a.		—
Amiens (*Buffet*)	Arr.	3 04 p.	3 59 p	5 12 pomer.	3 41 a.		3 28 a.
	Par.	3 09 p.	4 04 p.	5 17 pomer.	3 46 a.		3 33 a.
Paris-Nord (*Buffet*)	Arr.	4 45 p.	5 40 p.	7 — pomer.	5 38 a.		Per la grande cintura
		Pranzo					
	Par	*Vagon-restaurant*		7 44 pomer.	6 23 a.		
Paris-Lyon (*Buffet*)	Arr			8 21 pomer.	7 23 a.		
		(B) 1a e 2a classe		1a e 2a classe	1a cl.	1a 2a cl.	
Paris-Lyon (*Buffet*)	Par.	8 55 p.		9 10 p.	9 25 a.	2 15 p.	
Dijon	Arr.	1 51 a.		2 24 a.	2 01 p.	7 13 p.	10 32 a.
Genève	—	»		8 52 a.	11 47 p.	—	—
Aix-les-Bains	—	6 33 a.		7 58 a.	10 45 p.	12 27 a	3 18 p.
Chambéry	—	6 56 a.		8 31 a.	11 24 p.	12 50 a.	3 40 p.
Modane	—	9 43 a.		1 38 p.		3 37 a.	6 40 p.
Torino (ora dell'Europa centrale (2)	Arr.	2 20 p.		6 40 p.	—	8 10 a.	11 12 p.
Torino	Par	2 40 p.		7 55 p.	—	8 45 a.	
Novara	Arr	4 36 p.		9 51 p.	—	10 42 a.	
Milano	Arr.	5 35 p.		11 05 p.	—	11 40 a.	
						1a 2a cl.	
Torino	Par.	2 45 p.		8 10 p.	—	8 40 a.	
Genova	Arr.	6 14 p.		11 21 p.	—	12 » p.	
San-Remo	—	11 22 p.		8 45 a.	—	4 47 p.	
Pisa	—	10 58 p.		4 30 a.	—	4 34 p.	
Firenze	—	12 45 a.		7 30 a.	—	6 54 p.	
Livorno	—	11 39 p.		5 24 a.	—	5 09 p.	
Roma	—	6 34 a.		10 30 a.	—	11 30 p.	
Napoli	—	1 36 p.		6 30 p.	—	7 10 a.	
Brindisi	—	»		»	—	6 20 p.	
Torino	Par.	2 45 p.		7 05 p.	—	8 40 a.	11 20 p.
Alessandria	Arr.	4 18 p.		8 55 p.	—	10 15 a.	12 50 p.
Bologna	—			2 12 a.	—	2 53 p.	5 19 a.
Ancona	—	—		6 52 a.	—	11 10 p.	9 21 a.
Brindisi	—	—		10 17 p.	—	11 » a.	7 50 p.
Firenze	—	—		6 28 a.	—	6 25 p.	
Roma	—	—		12 50 p.	—	11 50 p.	
Napoli	Arr.	—		6 30 p.	—	7 10 a.	

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

RITORNO

STAZIONI		1a e 2a CLASSE	1a e 2a CLASSE		1a e 2a CLASSE	
Napoli. (ora dell'Europa centrale (2)	Par.	7 50 a.	—	—	2 55 p.	
Roma	—	2 30 p.	—	—	11 10 p.	
Firenze	—	9 05 p.	—	—	6 10 a.	
Brindisi	—	6 10 a.	—	—	5 35 p.	
Ancona	—	8 32 p.	—	—	5 35 a	
Bologna	—	1 35 a.	—	—	10 30 a.	
Alessandria	—	6 38 a.	8 33 a.	10 46 a.	5 12 p.	
Torino	Arr.	8 30 a.	10 13 a.	12 30 p.	7 — p.	
Brindisi	Par.	—	—		10 20 a.	
Napoli	—	7 50 a.	2 55 p.		10 45 p.	
Roma	—	3 » p.	8 50 p.	10 17 p.	8 10 a.	
Livorno	—	9 40 p.	»	4 10 a.	1 55 p.	
Firenze	—	8 25 p.	»	»	12 05 p.	
Pisa	—	10 32 p.	2 55 a.	4 47 a.	2 35 p.	
San-Remo	—	6 50 p.	»	3 30 a.	1 48 p.	
Genova	—	2 45 a.	6 35 a.	8 46 a.	7 07 p.	
Torino	Arr.	7 45 a.	10 13 a.	12 30 p.	10 50 p.	
Milano	Par.	1 50 a.	10 40 a.		8 18 p.	
Novara	—	4 30 a.	11 40 a.		9 16 p.	
Torino	Arr.	8 25 a.	1 40 p.		11 10 p.	
Torino	Par.	8 50 a.	2 20 p.		11 25 p.	—
Modane (ora franc.)	—	12 19 p.	5 26 p.		2 21 a.	—
Chambéry	—	3 42 p.	8 14 p.		5 02 a.	—
Aix-les-Bains	—	4 14 p.	8 39 p.		5 27 a.	—
Genève	—	2 46 p.	7 21 p.		4 15 a.	—
Dijon	—	11 20 p.	1 45 a.		11 40 a.	1 12 p.
Paris-Lyon (*Buffet*)	Arr.	4 43 a.	6 50 a.		5 33 p.	5 54 p.
Paris-Lyon (*Buffet*)	Par.	7 25 antim.			6 50 p.	
	Arr.	8 04 antim.			7 49 p.	
Paris-Nord (*Buffet*)		A) 1a, 2a classe	1a 2a cl.	*Déjeun.* 1a 2a cl.	*Pranzo* (**) 1a, 2a, 3	
	Par.	9 — antim.	10 30 a.	11 50 a.	9 — p.	
Amiens (*Buffet*)	Arr.	10 40 antim.	12 06 p.	1 25 p.	10 47 p.	
	Par.	10 45 antim.	12 26 p.	1 30 p.	10 52 p.	
Boulogne-Gare (*Buffet*)	Arr.	12 18 pomer.	2 01 p.	»	12 34 a.	
	Par.	12 20 pomer.	2 04 p.	»	12 36 a.	
Calais-M. (*Buffet*) (ora francese)	Arr.	1 » pomer.	Via Folkestone	3 41 p.	1 20 a.	
(ora di Greenwich)	Par.	1 11 pomer.		3 45 p.	1 30 a.	
Douvres	—	3 05 pomer.		5 45 p.	4 — a.	
Londres Victoria	Arr.	4 50 pomer.		7 30 p.	5 55 a.	
Londres Ch.-Gross	Arr.	4 55 pomer.	6 10 p.	7 35 p.	5 55 a.	

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSERVAZIONI. — *Viaggiatori.* — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende viaggiatori di 3a classe da Parigi per Boulogne, Calais e l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori di 3a classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne. (A) Questo treno non prende i viaggiatori di 2a classe che per Calais e l'Inghilterra. (B) Il treno che parte da Parigi-Lione alle 8.55 pom. non prende a Parigi in 2a classe che i viaggiatori a destinazione oltre Culoz in direzione di Modane e dell'Italia. — *Nota importante.* I treni che partono da Parigi-Nord per Londra alle 9 a. e alle 9 p. e quelli che partono da Londra per Parigi-Nord alle 9 a. e alle 8.15 p., prendono viaggiatori per Boulogne e Boulogne Tintelleries. — *Vetture dirette da Calais verso P.-L.-M.* Una vettura di 1a classe lits-salon va direttamente da Calais a Milano col treno che parte da Calais alle 3 p. e da Parigi-Lione alle 8.55 p. — *Da P.-L.-M. verso Calais.* Una vettura di prima classe lits-salon va direttamente da Milano a Calais col treno partente da Milano alle 10.40 a. e da Parigi-Nord alle 9 a.

TORINO, 1896 — Tip. Lit. CAMILLA E BERTOLERO di NATALE BERTOLERO, Via Ospedale, 18,

G. Pastori Dirett. Ingegnere

ANNO XXIX. Sabato, 15 Febbraio 1896 NUM. 7.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze. 13 — Torino

COMMISSIONE PER LO STUDIO DEI PROVVEDIMENTI NECESSARI A SODDISFARE I BISOGNI DEL TRAFFICO NEL PORTO DI GENOVA

Relazione della Sotto-Commissione composta dai signori commendatore ing. TORTAROLO, Presidente, comm. COMANDU', commendatore ing. GIACCONE, cav. ing. L. LUIGGI, commendatore avv. FALCONE, comm. LAMPUGNANI e cav. SOLARI, in risposta ai quesiti rivolti alla Commissione da S. E. il Ministro Saracco circa l'autonomia amministrativa e finanziaria dei Porti.

(*Note estratte*).

(Cont. e fine. — Vedi num. precedente).

La Sotto-Commissione non fu del parere di sottoporre ad una tassa di pedaggio anche i vagoni ferroviari che si caricano o si scaricano sulle calate, come si fa in alcuni porti esteri, perchè ciò equivarrebbe colpire una seconda volta la merce con scapito del commercio, mentre, come già è stato detto, l'entità delle tasse proposte basta da sola a far fronte ai probabili bisogni dei nostri porti.

Non si crede necessario esporre le ragioni per le quali si è creduto dettare le norme per la graduazione nella applicazione delle varie tasse, e stabilire i casi nei quali deve essere concessa l'esenzione, perchè di per sè stesse evidenti.

Le modalità per esigere le tasse sono state determinate col concetto di far concorrere gli Uffici governativi locali all'azienda del Porto, evitando così di creare nuovi Uffici con attribuzioni simili, e di offrire in tal modo maggiori comodità al pubblico.

Si è previsto anche il caso di contestazioni che sorgessero sull'applicazione dei diritti e delle ammende, ed è sembrato sufficiente deferire alla Commissione la facoltà di risolverle, come la più competente nel giudicare sulla esatta interpretazione delle norme da essa stessa emanate.

La Commissione portuale è stata costituita seguendo i criteri già precedentemente esposti e cioè si è stabilito che di essa debbano far parte, in qualità di membri di diritto, i rappresentanti di quelle stesse amministrazioni, escluso il Comune, che già compongono le Commissioni permanenti, come ad esempio quella di Genova, e che regolano già per ragione del loro ufficio i servizi del Porto. Si sono ammessi in numero di due i rappresentanti la Ferrovia interessata, affinchè i suoi servizi tecnici e di esercizio possano essere egualmente rappresentati.

Affinchè poi nella Commissione abbiano larga rappresentanza anche gl'interessi comunali, locali, commerciali e marittimi, si è provveduto coi sei membri elettivi.

La Presidenza e Vice-Presidenza anzichè essere affidata a funzionari che hanno già la dirigenza del servizio del Porto od al Prefetto, si volle conferita a persone estranee, ma competenti, le quali possano dedicare tutto il loro tempo agli affari della Commissione, per evitare anche conflitti di attribuzioni ed eliminare i pericoli di discontinuità di funzioni, che potrebbero avverarsi per cambiamenti di residenza o per altre cause non rare a verificarsi in funzionari elettivi od in quelli governativi, specialmente d'indole politica.

Per stabilire nettamente i limiti entro i quali la Commissione potrà svolgere liberamente il suo mandato, si è creduto sufficiente che al Decreto di costituzione sia unito un piano regolatore delle opere che la Commissione è chiamata a costruire, per eliminare la necessità di ricorrere di volta in volta per ogni singolo lavoro all'approvazione governativa.

Per il disbrigo sollecito di tutti gli affari, si è data facoltà alla Commissione di eleggere nel proprio seno un Comitato esecutivo, coll'avvertenza che in esso debba preponderare il numero dei funzionari governativi, per temperare così la prevalenza dell'elemento estraneo alle Amministrazioni dello Stato, che esiste nella Commissione, ed offrire al Governo quelle garanzie che giustamente deve esigere.

Per la stessa ragione che la esazione dei diritti si volle affidata ad amministrazioni già esistenti, si è anche stabilito che a sussidiare la Commissione nel proprio mandato intervengano gli uffici speciali di ogni Amministrazione governativa od interessata.

A garanzia poi del Governo si è stabilito che il Direttore dei lavori debba essere scelto tra il personale del Genio civile.

La compartecipazione di numerosi e competenti funzionari governativi della Commissione, e la Dirigenza dei lavori affidata ad un Ingegnere di piena fiducia del Governo, costituiscono un sufficiente complesso di garanzia per lo Stato.

Completamente tutelati sembrano infine gl'interessi governativi colla facoltà di *veto* ad esso riservata in tutti i casi previsti. Affinchè però questa alta facoltà del Governo possa esercitarsi senza incaglio all'opera della Commissione, si vollero fissati i limiti di tempo entro i quali utilmente può essere esercitato questo diritto.

Ad impedire che sotto l'impressione di momentanee condizioni del mercato si abbiano a concedere ribassi nelle tariffe, si è prescritto che le relative deliberazioni non abbiano effetto che dopo tre mesi. Mentre invece per gli aumenti di tariffe, dovendo con sufficiente preavviso essere portati a conoscenza di quanti possono esserne interessati, è stato stabilito esser necessario un intervallo di tempo doppio del precedente prima dell'applicazione.

Sempre informati al concetto di porre la Commissione in condizione di esercitare, senza inutili legami amministrativi e il più sollecitamente possibile, il proprio mandato, si è data facoltà al Governo di approvare uno speciale regolamento che disciplini tutte le norme che la Commissione crederà opportuno proporre per la esecuzione dei lavori.

Benchè l'onestà personale e la provata capacità tecnica ed amministrativa dei membri che faranno parte di queste Commissioni, ed il reciproco controllo sia una buona garanzia per il regolare funzionamento di simili istituzioni, pure non sembrò inopportuno di prevedere anche, che, in casi eccezionali, il Governo abbia facoltà d'intervenire per porre termine ad uno stato di cose non giudicato soddisfacente.

I buoni risultati ottenutisi in altri paesi da queste Commissioni ci permettono però di sperare che questa disposizione non debba essere mai posta a profitto.

Lo schema di Decreto Reale che la Commissione propone per applicare le disposizioni degli articoli di legge sopra esposti al caso speciale del Porto di Genova, ha bisogno di pochi schiarimenti.

All'art. 1°, che concerne la composizione della Commissione, notiamo soltanto che si è creduto sufficiente chiamare a farne parte i rappresentanti delle Camere di Commercio di Torino e di Milano, per assicurare un efficace intervento a questi due maggiori centri, che tanti interessi hanno nel Porto di Genova.

Le norme particolari per le adunanze della Commissione e per quant'altro concerne le sue funzioni, dovranno evidentemente essere oggetto di un regolamento speciale. Non si crede però che tale regolamento abbia ad essere compreso, neppure come allegato, nel Decreto Reale istituente la Commissione, pur riconoscendo la convenienza che esso abbia da riportare l'approvazione del Governo.

Il tempo che presumibilmente si richiederebbe per munire il regolamento proposto dell'approvazione dei Corpi consultivi dello Stato, andrebbe a tutto impedimento e ritardo nella costituzione della Commissione portuale. Riservando invece a questa la facoltà di proporre il proprio regolamento, coll'obbligo però di presentarlo, entro tre mesi dalla sua istituzione, all'approvazione del Governo, si ottiene l'effetto che, mentre tale approvazione pende, la Commissione funziona ed è capace di deliberare e di agire, purchè osservi le norme che le sono tracciate dalla legge e dal decreto che la istituisce. Con tale concetto fu appunto stipulato l'art. 3.

L'articolo 4, mentre tende a determinare nettamente la sfera d'azione della Commissione, è anche ispirato al concetto che tutti i servizi del Porto, che non sono funzioni di Stato, passino a disposizione ed a carico della Commissione. Senza tale disposizione avverrà sempre che l'ingerenza del Governo sarà nel fatto inevitabile e necessariamente dannosa al sollecito svolgimento degli altri lavori e servizi affidati alla Commissione.

In questo stesso articolo si è stabilito che tra le opere da eseguirsi dalla Commissione debbono esservi comprese anche quelle per la costruzione delle linee ferroviarie d'accesso esclusivamente destinate al servizio del Porto, e ciò perchè esse debbono considerarsi come mezzi indispensabili al servizio stesso e d'importanza e carattere eguale ad ogni altra sistemazione di binari o di calate nella cerchia del Porto. Questo principio è stato, del resto, già sanzionato da numerosi precedenti, essendo state costrutte a Genova, coi fondi del Porto, la Galleria di S. Lazzaro colla relativa linea di raccordo con S. Pierdarena, e le Gallerie di San Tommaso, della Sanità e di San Benigno (in curva).

Si è concessa alla Commissione la facoltà di contrarre prestiti a senso dell'art. 2 della legge fino alla somma di lire 50 milioni, essendo tal somma quella prevista dalla Sotto-Commissione, che ha studiate le opere da costruirsi nel Porto.

L'articolo 8 enumera e stabilisce i proventi dei quali dispone la Commissione.

La misura dei diritti da imporsi al tonnellaggio di stazza, alle merci ed ai viaggiatori, è stata mantenuta eguale a quella fissata dalla legge, e come questi diritti possano bastare largamente a far fronte alle necessità per la costruzione delle nuove opere previste, è chiaramente dimostrato dal piano finanziario allegato alla Relazione.

Infatti, mentre la legge proposta potrebbe consentire delle tasse di L. 0.50 per tonnellata per le merci, L. 0.20 per ogni tonnellata di registro per le navi, e L. 1 per ogni viaggiatore, applicando invece tasse di L. 0.30 per le merci, L. 0.20 per le navi, L. 0.60 pei viaggiatori, si ha non solo un introito sufficiente al pagamento dell'interesse e dell'ammortamento del capitale necessario per le opere e ricavato da appositi prestiti, ma si ottiene anche ogni anno un margine di beneficii che può consentire sia lo sgravio di tasse, sia la costituzione di un fondo di riserva.

Questo piano finanziario è fatto sopra tasse che rappresentano la media di quelle che la Commissione imporrà quando vengano applicati quei criteri di graduazione che la pratica indicherà opportuni e che la legge ed il regolamento consentono.

Giova qui notare che potrà essere assai conveniente, specialmente nei primi tempi, quando i lavori non saranno ancora sufficientemente avanzati ed il commercio non potrà sentirne tutti intieri i beneficii, tenere basse specialmente le tasse sulla merce, per poi aumentarle quando i lavori saranno pressochè compiuti, fino alla estinzione degli impegni assunti. Con tale temperamento il commercio non subirà aggravi dannosi in nessun periodo della nuova gestione.

Le tasse portuali furono prevedute gradatamente crescenti dal 1896 al 1913 in ragione dell'incremento ritenuto possibile pel traffico. Questo aumento nel movimento commerciale venne determinato in:

Anno	Stazza delle navi in arrivo	Tonnellate caricate e scaricate	Viaggiatori in arrivo ed in partenza
1893	3,622,350	3,445,400	235,000
1913	5,892,850	6,325,400	430,000

Per gli anni successivi al 1913 si ritenne costante il traffico del Porto dovendo servire ogni incremento ulteriore nel movimento a pagare tasse le quali serviranno a provvedere i fondi occorrenti ad altri lavori atti a soddisfare tali nuove esigenze del commercio.

Potrebbe sorgere il dubbio che ad onta della tenuità delle tasse possa verificarsi una deviazione della corrente dei traffici del Porto, specialmente nei primi anni, per effetto dei nuovi balzelli.

Ad eliminare questo dubbio gioverà analizzare un po' da vicino quali sono le attuali condizioni del commercio nel Porto, e quali saranno quelle che, colle nuove opere, verranno create.

Senza ripetere quanto è stato già precedentemente dimostrato e che basterebbe già ad escludere tali timori, vo-

gliamo qui ricercare la misura di altri beneficii, che si verificheranno di mano in mano che le nuove opere verranno compiendosi.

Le navi che al presente possono essere accostate di fianco non rappresentano che un terzo delle navi che si trovano nel Porto, e gli altri due terzi sono costrette ad accosti di punta e ad impiegare perciò maggior tempo nel compiere le loro operazioni commerciali.

Ma siccome una nave viene per ogni giorno ad essere gravata, tra interesse ed ammortamento del capitale rappresentante il proprio valore, tasse di assicurazione, spese di personale, per circa 30 centesimi per tonnellata di stazza netta, e cioè 20 centesimi per tonnellata di merce caricata, ne consegue che ogni giorno in più che la nave deve restarsene inoperosa sotto lo scarico, provoca un aggravio di 20 centesimi per tonnellata di merce per più lungo noleggio della nave.

Ma, come è già stato da altri calcolato, ogni nave accostata di fianco ha soltanto bisogno di una sosta inferiore ai sei giorni per operare il proprio scarico, mentre, in media, tenuto conto dei due generi d'accosto, le navi devono sostare circa nove giorni nel Porto.

Questa economia di tre giorni nello scarico rappresenta quindi un beneficio di circa L. 0.60 ($= 0.20 \times 3$) per ogni tonnellata di merce.

Tenuto pertanto presente che attualmente il Porto di Genova offre al commercio 0.68 di beneficio per ogni tonnellata di merce rispetto a quelli più economici di Europa, che quando cesserà la necessità dell'uso delle piatte si verranno ad economizzare altri 0.65 per tonnellata, che 0.60 per tonnellata saranno guadagnati coll'acceleramento delle operazioni di sbarco, e che in confronto di tutto questo la merce non resta in media caricata che di 30 centesimi per per ogni tonnellata, ne consegue che al principio dei lavori il commercio, pur essendo gravato dalla tassa e non potendo usufruire delle nuove opere, gode tuttavia di un beneficio di 0.38 ($= 0.68 - 0.30$) rispetto agli altri Porti più economici d'Europa, e che questo benefizio andrà crescendo fino a L. 1.63 ($= 0.68 + 0.65 + 0.60 - 0.30$) a lavori compiuti.

Queste sole cifre bastano ad assicurarci che la corrente del traffico non potrà subire danno dall'applicazione delle tasse che si propongono.

Al comma 3° dell'art. 8 è parso anche conveniente stabilire esplicitamente l'impegno pel Governo di versare a vantaggio del Porto di Genova il residuo dei fondi assegnati ai lavori del Porto stesso, in base alla Legge 30 dicembre 1892, salvo a ripartire tale versamento in tre annate, a sollievo del Tesoro.

Il contributo annuo, pure da versarsi dal Governo in sostituzione di quanto oggidì spende per la manutenzione e per l'esercizio del Porto, è stato fissato in L. 500,000, come venne indicato dal comm. Giaccone.

È stato compreso fra i proventi destinati a costituire il fondo a disposizione della Commissione portuale il contributo delle Provincie e dei Comuni interessati, per un importo di 1[10 della spesa totale.

Pur non negando il debito peso alla obbiezione, che le Provincie si sobbarcano piuttosto a malincuore all'aggravio che loro deriva da siffatto contributo, la Commissione considerò che trattandosi di una tassa stabilita da una legge che è in vigore da molti anni, non sarebbe prudente sopprimerla affatto, dovendo invece ritenersi preferibile il temperarne la portata, esentandone anzi alcuna delle Provincie e quasi tutti i Comuni meno interessati.

In coerenza a tali criteri, si è creduto opportuno limitare al numero di sette le Provincie chiamate a concorrere nelle opere del Porto di Genova, e a due soli i Comuni, quelli cioè di Genova e di Sampierdarena, nonchè di ridurre a un decimo del totale la quota di concorso per ciascuna categoria di detti Enti.

Fa appena bisogno osservare che tale riduzione è nelle facoltà del Governo del Re, in virtù del disposto dell'articolo 7 della legge, ove è detto che i contributi delle Provincie e dei Comuni possono essere stabiliti nei limiti della Legge sulle opere marittime.

Tale concetto è svolto nel successivo articolo 8, il quale esige ancora qualche parola di schiarimento.

Il calcolo della quota di concorso spettante a ciascun Ente interessato in un Porto è stabilito dalla legge vigente in modo affatto generico, e per applicarlo ai casi pratici il Ministero adottò una formola che sollevò molte obbiezioni, alcune delle quali abbastanza fondate. Nella difficoltà però di trovare qualche formola più soddisfacente, si sono mantenute nella tabella che correda l'articolo 8 le proporzioni che risultano dalla formola in vigore, ma fissandole nelle percentuali indicate, comunque nel periodo di tempo pel quale la Commissione sarebbe costituita, possano variare gli elementi che entrano nella formola adottata. Ciò è fatto all'evidente scopo di evitare i reclami che non mancherebbero di sollevarsi ogni volta che le percentuali stabilite avessero a ritoccarsi, mentre in fondo non è guari presumibile che paesi in così stretti contatti e rapporti fra loro, come sono le Provincie e i Comuni compresi nell'elenco, abbiano a subire nelle loro condizioni variazioni sensibilmente discoste dalla proporzionalità.

La parte passiva del bilancio prende non solo le spese pei lavori, per la manutenzione delle opere, per l'amministrazione e dirigenza, per l'ammortamento delle obbligazioni emesse, ma anche l'imposta di ricchezza mobile computata al 15 0[0 ritenendosi che il prestito sia fatto dall'Amministrazione del Porto senza garanzia dello Stato, e l'importo della tassa di circolazione sui titoli emessi in ragione dell'1.80 0[0 sul valore di Borsa supposto di L. 450.

L'eccedenza del bilancio attivo sul passivo supera la media di L. 450,000 annue.

Il periodo di cinquanta anni fissato nell'art. 11 per la durata della Commissione è in armonia col già citato piano finanziario.

Infine l'articolo 12 ha per oggetto la riconsegna al Governo delle aree e delle opere del Porto, ma la Sotto-Commissione si avventura presagire che, se quest'audace, ma giudizioso tentativo di decentramento, potrà avverarsi, i risultati ne saranno talmente benefici, che non si sentirà mai più la necessità di rievocare l'intervento diretto dello Stato nella gestione tecnica ed amministrativa del Porto di Genova.

UN MINISTERO PER LE FERROVIE IN AUSTRIA

La Gazzetta ufficiale dell'Impero Austro-Ungarico ha pubblicato il 21 gennaio la legge che istituisce in Austria uno speciale Ministero per le Ferrovie e le attribuzioni sue.

Il nuovo Ministro ha la direzione superiore e la sorveglianza di tutto ciò che si riferisce al servizio ferroviario (studi-costruzione-esercizio) in tutte le provincie dipendenti dal Reichsrath.

Esso amministra le Ferrovie dello Stato nel territorio austriaco e la Navigazione a vapore sul lago di Costanza. Spettano a lui le direttive superiori nella costruzione delle linee dello Stato, a lui la sorveglianza sul rendimento economico e sul progressivo suo svolgimento.

Ma specialmente — e qui sta l'importanza dell'innovazione — incombono su di lui le intelligenze coi Ministri della difesa per lo studio e la costruzione delle linee strategiche e per la organizzazione dei trasporti militari; la coordinazione e la vigilanza della potenzialità delle singole linee, siano dello Stato, siano private; tutta, insomma, la preparazione e la pronta effettuazione dei servizi ferroviari pei bisogni di guerra.

In caso di mobilitazione il Ministro invia su ogni linea il personale già designato ad assumere il servizio, ed innesta in tutta l'amministrazione gli organi che devono volgerne le funzioni allo scopo militare.

Sono posti al suo fianco: un Ispettore generale; un Direttore centrale del materiale; un Consiglio delle Ferrovie dello Stato.

Sono alla sua immediata dipendenza speciali direzioni che preparano il personale militare e collegano il servizio ferroviario coi bisogni dell'esercito.

La lingua impiegata in questi servizi deve essere la tedesca, eccezione fatta per la Gallizia dove è ammessa anche la polacca.

Nei rapporti col pubblico si usano la lingua tedesca e quelle locali.

La istituzione di questo Ministero risponde a difficoltà speciali dell'Austria ed armonizza colla serietà della sua preparazione militare: ma non è tutto ciò che nelle alte sfere dirigenti austriache si desiderava.

Gran parte delle linee austriache più importanti, o vendute nelle strettezze susseguite al 1848-49, o concesse a Società assuntrici perchè lo Stato non aveva mezzi per costruirle, sono in mano di compagnie private.

Lo stesso dicasi di altre molto meno importanti, o d interesse soltanto locale.

La molteplicità delle lingue, le differenze etnografiche da regione a regione, fanno delle provincie austriache un *caos* sul quale male si coordina un servizio collettivo.

Più che altrove dunque vi deve essere sentita la neces sità d'una organizzazione ferrea, la quale nei frangenti di guerra passi sopra ad ogni considerazione locale e privata, nè ad altro provveda che alla difesa dello Stato. Ed a questa necessità risponde appunto il nuovo Ministero, e più ancora la persona chiamata a reggerlo, il feld-maresciallo luogotenente von Guttemberg, che, proveniente dal Genio, poi capo di Stato maggiore della divisione che occupò la Bosnia-Erzegovina, capo dell'Ufficio dei trasporti ferroviari e per navigazione, e da ultimo posto a fianco del capo di Stato maggiore generale, è la personalità più informata dei piani strategici austriaci e più in grado di coordinarvi il servizio ferroviario e dirigerlo. Questa scelta dà al nuovo Ministero quasi un carattere esclusivamente militare e per certo tale che il Ministero della Guerra vi troverà la più ampia cooperazione.

Le alte sfere dirigenti austriache avrebbero però desiderato che questa innovazione si estendesse ad ambe le parti della Monarchia, e come una è la suprema autorità, uno il Ministero della Guerra, uno quello degli Esteri, uno quello delle Finanze, così quest'altro fattore, tanto importante nella preparazione militare, fosse unitario su tutto l'Impero.

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

Conferenza internazionale per la continuazione della statistica delle Ferrovie d'Europa.

Siamo informati che la Legazione Svizzera in Roma ha comunicato al nostro Governo una proposta del Consiglio Federale per la riunione in Berna, possibilmente nella prossima primavera, di una conferenza internazionale, allo scopo di stabilire le norme per la continuazione della statistica delle Ferrovie d'Europa, in conformità della iniziativa presa dalla apposita Commissione nominata nel 1876 nel Congresso internazionale di statistica di Buda-Pest.

><

Notizie sul personale superiore della Mediterranea.

In seguito al collocamento a riposo, sovra sua domanda, dell'egregio comm. Pasquale Senese, ing. Capo Servizio della Trazione del 2° Compartimento della Rete Mediterranea, venne col 1° febbraio destinato al suo posto l'ingegnere cav. Francesco Stanzani, già Capo Divisione al Servizio della Trazione del 1° Compartimento.

Sappiamo pure che il comm. ing. Luigi Bianco, Capo Divisione del Materiale fisso presso la Direzione del Mantenimento e delle Costruzioni, ha testè domandato di essere messo in quiescenza. È certo che l'uscita dal servizio di questo distintissimo funzionario costituisce una perdita per l'Amministrazione, essendo ben nota la speciale competenza che egli ha nelle trattazioni tecniche relative al materiale fisso.

><

Le stazioni ferroviarie di Milano.

I giornali di Milano hanno annunciato che l'Amministrazione della Rete Adriatica ha studiato e rassegnato al Ministero un progetto per l'impianto nei paraggi di Porta Monforte, di una stazione per il servizio dei trasporti merci a grande, a piccola ed a piccola velocità accelerata da e per le proprie linee, coll'intendimento di concentrarvi anche il servizio dei viaggiatori e bagagli.

D'altra parte a noi consta che anche la Mediterranea sta studiando il progetto da presentarsi al Governo per il completamento della stazione merci a Porta Romana.

Il Governo sarà così chiamato a decidere quale dei due progetti sia da preferirsi, se siano da accettarsi entrambi, o se sarà il caso di studiare una nuova combinazione che concilii gli interessi delle due Società colle necessità del servizio pubblico.

><

Nomina nel Consiglio delle tariffe per le Strade Ferrate.

Il Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio ha stabilito di sostituire, per il nuovo triennio 1896-1898, nello incarico di rappresentare quel Ministero nel Consiglio delle tariffe per le Strade Ferrate, al sig. cav. Cefaly, che scade di carica il giorno tre del p. v. mese di marzo, il signor ing. Natale Marchettini di Firenze.

><

Ferrovia Circumetnea.

(Progetto di prolungamento dal Gaito al Molo di Catania).

La Società Siciliana per lavori pubblici ha presentato all'approvazione governativa un nuovo progetto riguardante il prolungamento della Ferrovia Circumetnea dal Gaito al Molo di Catania e l'impianto del servizio cumulativo con la rete delle Strade Ferrate della Sicilia.

><

Ferrovie del Mediterraneo.

(Modificazioni di orario).

Allo scopo di favorire il movimento viaggiatori fra S. Remo e Nizza, a cominciare da *oggi* vengono attivati sulla tratta S. Remo-Ventimiglia due nuovi treni, uno in partenza da S. Remo alle 6.30 ed in arrivo a Ventimiglia alle 7.2 e l'altro in partenza da Ventimiglia alle 20.20 ed in arrivo a S. Remo alle 20.48.

Pure da oggi viene leggermente modificato il treno 565 della linea Arona Gallarate, per assegnargli la fermata a Bellinzago.

Col giorno 18 andante poi, nei giorni di martedì, mercato a Casale, e venerdì, mercato a Mortara, verrà attivata a Cozzo (*linea Mortara-Asti*) la fermata dei treni 514 e 515.

><

Pel trasporto delle merci pericolose attraverso lo stretto di Messina.

La Direzione generale per le ferrovie della Sicilia ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici un regolamento pel trasporto delle merci pericolose e nocive, attraverso lo stretto di Messina, via Reggio Calabria e via Villa San Giovanni.

><

Sorveglianza della vendita dei vini in bottiglie nei Restaurants *delle stazioni.*

Sappiamo che il Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio ha fatto compilare dalla Commissione Centrale di Viticoltura e di Enologia, uno schema di regolamento relativo alla sorveglianza della vendita di vini in bottiglie nei *Restaurants* delle stazioni ferroviarie, e lo ha comunicato al R. Ispettorato generale delle Strade Ferrate affinchè voglia emettere il proprio avviso intorno alla applicazione del regolamento medesimo.

><

Biglietti di andata e ritorno sulla ferrovia di Valle Seriana.

La Direzione dell'esercizio della ferrovia di Valle Seriana ha domandata l'autorizzazione governativa per rendere giornalieri i biglietti di andata e ritorno su detta ferrovia, che ora sono dispensati soltanto nei giorni festivi, con facoltà di estenderne la vendita anche da e per le fermate di Borgo Palazzo e di Santa Caterina.

><

Biglietti di andata e ritorno sulla linea Avellino-Ponte S. Venere.

Ci informano da Avellino che quella Camera di commercio ed arti ha fatto caldi voti alle LL. EE. i Ministri di Agricoltura, Industria e Commercio e dei Lavori Pubblici affinchè venga stabilito il servizio dei biglietti di andata e ritorno sulla linea Avellino-Ponte S. Venere, estendendo il detto beneficio a tutte le stazioni intermedie.

><

Ferrovie del Mediterraneo.

(*Progetti, preventivi, ecc. presentati all'approvazione governativa*).

La Direzione generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha sottoposto alla approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici:

1. Il contratto stipulato colla Ditta Tassara Filippo e Figli di Voltri per la fornitura di N. 47,100 piastre per armamento, di cui N. 37,500 intermedie, del peso totale approssimativo di chilogr. 75,000, e N. 9,600 di controgiunti, del peso totale approssimativo di chilogrammi 19,200;

2. La proposta per l'impianto di una tettoia metallica sul marciapiede centrale della stazione di Busto Arsizio, lungo la linea da *Rho* ad *Arona*, con annesso preventivo di spesa di L. 8200. Alla esecuzione delle opere si provvederà per trattativa privata con una Ditta benevisa;

3. La proposta per la esecuzione di pochi lavori di completamento del tronco Fornovo-Berceto, lungo la linea *Parma-Spezia*, riconosciuti necessari all'atto della consegna del tronco medesimo;

4. La proposta di lavori d'ampliamento del fabbricato viaggiatori della fermata di Vigliano d'Asti, lungo la ferrovia *Genova-Ovada-Asti*, con annesso preventivo di spesa di L. 5000;

5. Il preventivo della spesa di L. 1045 occorrente per i lavori di parziale ricostruzione del ponticello alla progressiva 11.423.11 della linea da *Cantalupo* a *Cavallermaggiore;*

6. Il contratto stipulato colla Ditta Pozzi Giuseppe di Milano per la esecuzione dei lavori di ampliamento del magazzino doganale italiano nella *stazione internazionale di Luino.* Opere metalliche;

7. Il progetto riguardante la costruzione al chilometro 350.267 di una casa cantoniera in sostituzione di quella da demolirsi al chilom. 350.243, fra le stazioni di Riace e di Caulonia, della linea *Taranto-Reggio.* La spesa prevista per la esecuzione delle opere, alle quali si provvederà in economia ed a piccoli cottimi, ammonta a L. 10,200;

8. Il preventivo di L. 230, occorrenti per provvedere alla ricostruzione di un tratto di marciapiede della fermata di Bettola-Valduggia, lungo la ferrovia da *Novara* a *Varallo;*

9. La proposta per l'impianto di una bilancia a ponte, del sistema Bianco-Opessi, nella stazione di Cori, lungo la linea *Velletri-Terracina*, con annesso preventivo di spesa di L. 6460;

10. Il preventivo della spesa di L. 2300 per lavori riguardanti lo scarico e lo sgombro delle materie in frana della falda a monte al chilom. 133.367-133.387, fra Celle ed Albissola, lungo la ferrovia da *Sampierdarena al confine francese.*

><

Ferrovie dell'Adriatico.

(*Progetti, preventivi, ecc., presentati all'approvazione governativa*).

La Direzione Generale delle Strade Ferrate Meridionali ha sottoposto alla approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici:

1. La proposta con annesso preventivo di spesa di L. 7500, occorrente per la riparazione ai guasti constatati all'atto della consegna definitiva, nelle travate metalliche del tronco Piadena-San Zeno, lungo la linea *Parma-Brescia-Iseo.* Alla esecuzione delle opere si provvederà in economia o per cottimo fiduciario;

2. La proposta per provvedere di acqua potabile la stazione di Seriate, nella linea *Treviglio-Bergamo-Rovato.* Spesa preventivata L. 580;

3. La proposta per lo spostamento della colonna idraulica fra la prima e la seconda linea, verso Modena, nella stazione di Mantova (linea *Modena-Verona*), con annesso preventivo di spesa di L. 900;

4. La proposta per la costruzione di una scogliera a difesa della ferrovia contro il fiume Piave tra i chilometri 30.900 e 30.960 della linea *Treviso-Belluno.* La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 7700;

5. La proposta per lo spostamento di una stadera a ponte nella *stazione di Verona-Porta Vescovo* e pel successivo impiego della medesima, in sostituzione di altra stadera inservibile;

6. La proposta per la sostituzione di fasci di rotaie alle travate metalliche in opera, ai chilom. 44.183, 24.087, e 23.124 della linea *Bologna-Pistoia.* Spesa preventivata L. 740;

7. La proposta dei lavori occorrenti per difendere i tratti della ferrovia *Faenza-Firenze*, danneggiati dalle piene del fiume Lamone, presso la stazione di Crespino. La spesa all'uopo preventivata ammonta in totale a L. 9,300;

8. Il contratto stipulato colla Ditta Allegri-Lazzeri e Comp. per la fornitura di mc. 350 di pietrisco occorrente per completare la massicciata dei binarî nella *stazione di Roma-Porta Maggiore;*

9. La proposta per la costruzione di una scogliera a difesa della ferrovia *Pescara-Aquila* contro il fiume Pescara, a sponda sinistra, al chilom. 28, presso Alanno. L'approvazione del progetto, il quale prevede una spesa di L. 28,000, dovrebbe essere data anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le espropriazioni.

Alla esecuzione delle opere si propone di provvedere mediante trattativa privata ad una Ditta di fiducia;

10. La proposta per la soppressione della fermata del Castello di Lagopesole, per il cambiamento di denominazione della *stazione di Lagopesole* e per lievi modificazioni al progetto della linea.

><

Nuove Ferrovie in Serbia.

A fine di dare un maggior impulso alle industrie ed al commercio nazionale, il Governo serbo avrebbe intenzione di estendere le linee ferroviarie ora esistenti in Serbia. Una Commissione è stata quindi istituita coll'incarico di studiare la costruzione di queste nuove linee.

Le linee progettate sarebbero di due specie: le une normali o principali, le altre secondarie o locali.

Tra le prime sarebbero comprese le linee: di Belgrado-Valjevo e di Kladovo-Negotina-Radnievatz, destinate a collegarsi colle ferrovie rumene; nonchè quelle di Zaictchar-Hujasevatz-Nisch, lungo la vallata del Timok; di Nisch-Prokuplje e di Kursumlje-Pristina. Queste due ultime linee, essendo già ideata la costruzione della linea di Mitrovitza oltre Scutari, al mare Adriatico, sarebbero destinate a congiungere questo mare col Danubio, ed assicurerebbero in tal guisa alla Serbia il transito delle merci che si dirigerebbero verso quel mare, come di quelle che da Salonicco sarebbero importate in Rumenia ed in Russia e viceversa.

Infine la linea Stalatz-Krusevatz-Erstenik, con un tronco fino a Vrujci-Kraljevo Cacak-Posega-Uzitze, sarebbe la linea della Morava Superiore.

Le linee secondarie locali, che verrebbero a completare le principali, sarebbero le seguenti: cioè quelle di Mladenovatz-Arangjelovatz-Kragujevatz e Strangjelovatz-Valjevo; di Valjevo a Kiupanji per Loznitza e da Valjevo per Gornji Milanovatz; nonchè quella da Belgrado a Schabatz per Loznitza.

Quest'ultima linea metterebbe in comunicazione tra loro due dei principali centri commerciali della Serbia, quali Schabatz e Valjevo. Colla costruzione della linea ferroviaria di Arangjelovatz e di quelle di Knitch-Cacak, di Knitch-Kraljevo e di Kragujevatz e Gornji-Milanovatz-Kragujevatz, acquisterebbe una importanza considerevole.

Le linee poi di Dubrovitza-Pozarevatz-Gradista-Golubatz, di Pozarevatz-Petrovatz-Velika Plana e di Lapovo-Marcovatz-Svilajnatz, darebbero nuova vita a Branitchevo e Pomoravlje, ed infine la linea di Zatetchar-Paratchin, col congiungere il Timok al cuore della Serbia, e quella di Alcksinatz-Soko-Banja, aprirebbero un nuovo sbocco a questa fertile regione della Serbia.

Queste varie linee avrebbero una lunghezza di 1000 chilometri circa, di cui appena un quarto abbisognerebbe di lavori artificiali. Il terreno pel tracciato delle ferrovie si vorrebbe che fosse ceduto gratuitamente dalle Comuni per dove le medesime dovrebbero passare. Avuto riguardo inoltre al buon prezzo in Serbia della mano d'opera, inferiore a quella delle altre parti di Europa, come pure alla poca carezza del legname necessario, si spera di costruire queste ferrovie ad un prezzo moderato.

A parere di persone competenti, esse costerebbero, nelle attuali circostanze, circa 75 milioni di franchi.

Ci viene assicurato essere intenzione del Governo serbo di addivenire alla costruzicne delle linee non appena gli studi preparatori saranno terminati. Una delle prime linee a cui si dovrebbe por mano è quella del Timok, la più importante di tutte, essendo essa destinata a mettere in comunicazione diretta la Serbia colla Rumenia e quindi col mezzogiorno della Russia. Finora però il Governo serbo non ha creduto di iniziare pratiche col Governo rumeno per la congiunzione di questa linea progettata, colle ferrovie rumene a Turn-Severin.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato ha ritenuto che anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le espropriazioni occorrenti, possa approvarsi:

a) un progetto della Mediterranea relativo a lavori per la costruzione di un fascio di binari a nord del fabbricato degli uffici della Stazione Centrale di Milano, del presunto importo in cifra tonda di L. 550,000, avvisando che alle opere si provveda colle norme fissate nella prima parte dell'articolo 65, del capitolato di esercizio;

b) un altro progetto, pure della Mediterranea, per la esecuzione di lavori di ampliamento dei locali destinati al servizio delle merci nella stazione di Cherasco, lungo la linea da Savona a Bra, la cui spesa è presunta di lire 18,065;

c) un progetto della Direzione Generale delle Strade Ferrate Meridionali relativo a lavori di consolidamento della falda in frana al chilom. 39.400 della linea ferroviaria Bologna-Otranto, fra le gallerie Ferruccio e Ferruccino. La spesa preventivata per la esecuzione delle opere, alle quali si propone di provvedere mediante licitazione privata ascende a L. 55,000.

Il Consiglio di Stato ha dato inoltre il suo parere circa il collaudo e la liquidazione finale dei lavori eseguiti dalla Ditta Larini-Nathan e Comp. per la fornitura ed il collocamento in opera di una travata metallica sul fiume Belbo nella stazione di Nizza Monferrato, lungo la linea Genova-Ovada-Asti.

><

Tariffe ferroviarie italiane.

(*Approvazione di aggiunta*).

Con recente decreto dei Ministri dei Lavori Pubblici e di Agricoltura, Industria e Commercio è stata approvata una aggiunta all'articolo 140 delle tariffe, relativo alla tassazione delle merci soggette a calo naturale. L'aggiunta è del seguente tenore:

« Nei casi di perdita parziale sarà tenuto conto del calo naturale della merce, calcolato in ragione di un tanto per cento che sarà preventivamente determinato dalla Amministrazione secondo la natura delle merci e le altre circostanze che vi possono avere influenza.

« Le tasse però non subiranno riduzione; ma dovranno essere computate sul peso effettivo della merce consegnata a partenza, senza tener conto del calo naturale ».

(*Supplemento alla tariffa diretta italo-germanica*).

Con altro recente decreto dei prefati Ministri venne approvata, con validità dal 1° gennaio p. p. il 12° supplemento alla tariffa diretta italo-germanica del 1° agosto 1888.

(*Proposta di proroga*).

La Direzione Generale delle Strade Ferrate Meridionali ha proposto di prorogare la tariffa locale N. 304, piccola velocità, in via di esperimento per altri due anni, e cioè fino al 31 marzo 1898.

(*Domanda di rinnovazione*).

La Mediterranea, con parere favorevole, ha sottoposto al Ministero dei Lavori Pubblici, una domanda della Ditta Domenico Bressi, fu Nicola, di Roccella Jonica, perchè le sia rinnovata per un altro anno, a cominciare dal 2 marzo p. v. la concessione fattale per i suoi trasporti di olio di

oliva a vagone completo, dalle stazioni delle linee calabresi a Napoli, Salerno, Torre Annunziata e Castellamare di Stabia.

(Rinnovazione di tariffa speciale).

La Mediterranea ha proposto al Ministero dei Lavori Pubblici che sia rinnovato pel periodo dal 1° febbraio corrente a tutto il 31 gennaio 1897, la concessione di facilitazioni di trasporto a favore della Società Ligure Lombarda, per le spedizioni a vagone completo di zucchero raffinato da Rivarolo Ligure alla Svizzera, via Modane, sotto l'osservanza delle condizioni della concessione precedente.

(Tariffa speciale).

Il Ministero del Tesoro, di accordo con quello delle Finanze ha approvato delle facilitazioni proposte a favore della Società « Miniere Sulfuree Albani » per trasporti di zolfo in pani o macinato, da Venezia Santa Lucia a Udine, Cormons, Treviso e Conegliano, con vincolo nella Ditta di un traffico minimo annuale di 350 tonn. di zolfo.

(Proposta di modificazione).

L'Adriatica, anche a nome della Mediterranea e della Sicula, ha presentato al Ministero dei Lavori Pubblici regolare proposta di modificazione dell'articolo 106 delle vigenti tariffe, in relazione agli accordi presi nella 5ª conferenza per la soluzione delle questioni di massima attinenti alle tariffe, tenuta presso il R. Ispettorato generale delle Strade Ferrate nell'ottobre dello scorso anno.

(Approvazioni ministeriali).

Il Ministero del Tesoro, d'accordo con quello delle Finanze, ha dato la sua approvazione:

a) Alla rinnovazione per un altr'anno, ed alle stesse condizioni di quelle scadute col 5 dicembre p. p., della concessione a favore della Ditta Selve per i suoi trasporti di rame e di ottone;

b) Alla rinnovazione per un altro anno, a partire dal 1° gennaio 1896, della concessione di cui fruiva la Ditta Cavalieri Salem e C. per i suoi trasporti di carbon fossile, cereali, farine e cascami;

c) Alla rinnovazione per un altro anno, a partire dal 1° gennaio 1896, ed alle condizioni già vigenti, della concessione fatta a favore della Ditta Maraini per i suoi trasporti di barbabietole;

d) Alla rinnovazione per un altro anno della concessione fatta alla Ditta Fratelli Santoni, pel trasporto di grano, con riduzione da 5000 a 4000 tonnellate del quantitativo di traffico minimo annuale;

e) Alla concessione, a favore della Società Molini Montemolo di Nervi, di speciali facilitazioni pel trasporto di grano, alle stesse condizioni già ammesse per altre Ditte.

(Proroga di tariffe locali).

L'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha disposto che siano mantenute in vigore per altri due anni:

a) La tariffa locale N. 41, piccola velocità, relativa ai trasporti di sugo di regolizia, per la quale il termine di esperimento scade col giorno 29 del corrente mese;

b) La tariffa locale N. 30, piccola velocità, relativa ai trasporti di acido acetico greggio pirolegnoso e piroligniti o acetati greggi di allumina, di calce, di ferro, di piombo, ed altri non nominati, in partenza dalle stazioni di Condove, Maccagno, Mondovì, Torino P. N. e Torino P. S., per la quale il termine di esperimento scade col giorno 31 marzo p. v.

(Nuova tariffa locale).

L'Adriatica, anche a nome e per conto della Mediterranea, ha presentato al Ministero dei Lavori Pubblici formale proposta di attuazione della concordata nuova tariffa N. 1006, P. V., valevole in via di esperimento per la durata di un anno.

La tariffa stessa riguarda le spedizioni a vagone completo di lignite e formelle di lignite in partenza dalle stazioni di Arezzo, Bagnasco, Bergamo, Casino di Terra, Castellina in Chianti, Ceva, Figline, Foligno, Fossato, Gavorrano, Giuncarico, Monte Antico, Nuceto, Ponte San Giovanni, San Giovanni, Siena, Spoleto, Tavernelle e Torrita, ed in destinazione di Adria, Ancona, Argenta, Bari, Barletta, Brindisi, Castellamare di Stabia, Cesena, Cesenatico, Chiavari, Civitavecchia, Faenza, Ferrara, Follonica, Genova, Livorno (Toscana), Lugo, Manfredonia, Massalombarda, Mestre, Monselice, Montagnana, Napoli, Oneglia, Ortona, Padova, Pisa (Porta Fiorentina), Pisa (Porta Nuova), Pontelagoscuro, Portomaggiore, Portomaurizio, Portovecchio Toscano, Ravenna, Rimini, Roma (Termini), Roma (Trastevere), Rovigo, Salerno, Sampierdarena e Prima e Seconda fermata, Santa Limbania-Calate, Savona-Letimbro, Savona-Marittima, Sestri Ponente, Spezia, Talamone, Taranto, Torre Annunziata, Udine, Venezia-Marittima e Venezia Santa Lucia. Una volta approvata la detta tariffa, le due premenzionate Amministrazioni ferroviarie potranno, senza bisogno di preventiva approvazione, estendere il beneficio di essa ad altre località.

Notizie Ferroviarie Italiane

Prodotti delle Ferrovie Italiane. — Il prospetto dei prodotti lordi approssimativi delle Ferrovie italiane, pubblicato in questi giorni dal R. Ispettorato delle Strade Ferrate, comprende i dati relativi ai primi 3 mesi dell'esercizio in corso, cioè dal 1° luglio al 30 settembre 1896. In questo periodo i prodotti approssimativi del traffico ascesero in complesso a L. 62,280,595, superano di L. 2,153,227 quelli ottenuti nell'esercizio precedente.

La lunghezza media delle linee in esercizio pel suddetto periodo si ragguagliava a 15,226 km., in aumento di chilometri 393, e il prodotto chilometrico ammontava a lire 4484, con un aumento di L. 26 in confronto dell'esercizio precedente.

Per ciascuna delle grandi Reti ferroviarie e per gli altri gruppi di linee, i dati analoghi pel periodo in discorso sono espressi dalle cifre seguenti:

Dal 1° luglio al 30 settembre 1896.

		Lunghezza media	Prodotti lordi	Prodotti chilometrici
Rete Mediterranea . . .	Km.	5614	32,731,290	5,830
Rete Adriatica	»	5579	28,330 537	5,078
Rete Sicula	»	1093	2,598,672	2,377
Ferrovie dello Stato esercite Società Veneta . . .	»	140	283,700	2,026
Ferrovie Reali Sarde . .	»	411	429,319	1,044
Ferrovie Secondarie Sarde	»	594	207,457	349
Ferrovie diverse . . .	»	1795	3,699,620	2,061

Differenze in confronto dell'esercizio precedente.

		Lunghezza media	Prodotti lordi	Prodotti chilometrici
Rete Mediterranea . . .	Km.	+ 164	+ 1,255,516	+ 55
Rete Adriatica	»	+ 87	+ 635,470	+ 36
Rete Sicula.	»	+ 64	+ 205,839	+ 52
Ferrovie dello Stato esercite Società Veneta . . .	»	—	— 8,681	— 112
Ferrovie Reali Sarde . .	»	—	— 2,622	— 51
Ferrovie Secondarie Sarde	»	—	+ 8,147	+ 5
Ferrovie diverse	»	+ 78	+ 15,621	— 41

Ferrovie dell'Adriatico. — *Prodotti di gennaio 1896.* — Nell'ultima decade dello scorso gennaio i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate Meridionali, Rete Adriatica, ascesero a L. 2,428,096 superando di lire 14,860 quelli raggiunti nella corrispondente decade del 1895. L'insieme dei prodotti dal 1° al 31 gennaio del 1896 si ragguaglia a L. 6,803,919 presentando un aumento di L. 383,351 in confronto al gennaio del 1895.

Ferrovia del Sempione. — Nei giorni scorsi i rappresentanti della Compagnia del *Jura-Simplon*, Ruchonnet e Dumur, si trovavano a Roma per trattare alcuni punti che riflettono la convenzione per la concessione definitiva del valico del Sempione, la quale deve essere fatta dai Governi italiano e svizzero, ciascuno sul proprio territorio.

Nelle conferenze, omai terminate, fra i detti rappresentanti e quelli italiani, vennero presi gli ultimi accordi per tutto ciò che concerne i lavori di questa ferrovia.

Quindi i due delegati svizzeri continuarono a conferire col Ministro delle Finanze per ciò che concerne la parte finanziaria e la parte doganale.

Funicolare Varese-Prima Cappella-Sacro Monte. — L'Ingegnere Valzelli, direttore del tram elettrico Varese-Prima Cappella, ha pressochè compiuto gli studi di massima per l'impianto di una funicolare dalla Prima Cappella al Sacro Monte, con raccordo alla linea del tram elettrico.

Secondo gli studî fatti, l'impianto motore dovrebbe essere elettrico e potrebbe servire a tale scopo anche l'attuale officina di S. Ambrogio dalla quale si staccherebbe un'apposita linea di alimentatori per trasportare la corrente al Sacro Monte ove sarebbero collocati i motori elettrici.

In tal modo si realizzerebbe un notevole risparmio nelle spese di impianto e di esercizio, non occorrendo l'impianto di una nuova officina, la quale richiederebbe sempre il maggiore dispendio per la costruzione della funicolare.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie Svizzere. — *Conferenze delle ferrovie secondarie svizzere.* — Domenica, 9 corrente, come annunciammo nello scorso numero, si tenne a Zurigo l'adunanza dei rappresentanti delle ferrovie secondarie attualmente in progetto, alla quale presero parte 140 delegati, sotto la presidenza del signor Guyer-Zeller. Lo scopo di questa adunanza era di ottenere dalle autorità federali una speciale legislazione sulle reti secondarie, simile a quelle che esistono in altri paesi e delle misure che permettano alle grandi compagnie di partecipare in larga misura alla sottoscrizione dei capitali necessari, non che di combattere mediante petizione alle Camere federali od anche al mezzo di referendum contro innovazioni introdotte nella legge sulla contabilità delle ferrovie.

Dopo una lunga discussione, l'assemblea prese la seguente deliberazione:

« L'Assemblea composta dei rappresentanti dei progetti di strade ferrate d'interesse secondario svizzere, non che del Sempione e della linea Engadina-Oriente, riunita domenica a Zurigo, si dichiara d'accordo col programma sviluppato dal sig. Guyer-Zeller, organizzatore dell'adunanza e di cui eccone il riassunto: Organizzazione dei Comitati delle linee d'interesse secondario per lavorare in comune alla realizzazione degli scopi seguenti: Elaborazione di un piano finanziario uniforme, in virtù del quale le grandi linee svizzere accorderebbero alle linee di interesse secondario, in larga misura, il loro appoggio; facilitazioni da introdursi nelle disposizioni legali in vista della costruzione e dell'esercizio delle linee di interesse secondario, nel senso della legislazione germanica ed austriaca sullo stesso oggetto; rimostranze per arrivare a far trasformare la legge sulla contabilità delle compagnie di strade ferrate in modo che la situazione finanziaria delle grandi linee non sia indebolita e che l'appoggio finanziario alle linee d'interesse secondario non sia reso loro impossibile; eventualmente, energica organizzazione del referendum contro questa legge.

« L'Assemblea decide:

« 1. Di nominare una Commissione di nove membri, che sarà autorizzata a completarsi come crederà necessario.

« 2. Di incaricare questa Commissione di fare i passi che le sembreranno atti a produrre la realizzazione degli scopi sopra enumerati, in particolare di invitare l'Assemblea federale a sottoporre ad un maturo esame la quistione delle modificazioni da apportarsi alla legge sulla contabilità delle strade ferrate. e, se ciò fosse necessario, di organizzare il referendum; di mettersi in relazioni colle amministrazioni delle grandi linee a proposito del piano finanziario, e finalmente, in conformità coi passi analoghi di altri centri interessati, di domandare alle autorità federali l'elaborazione di una legislazione speciale per le linee d'interesse secondario ».

In seguito venne nominato il Comitato di azione e di studio composto dei signori Zeerleder, professore a Berna; Vogt, professore a Zurigo; Decollogny, cons. nazionale a Losanna; Boissonnas, cons. di Stato a Ginevra; Baumberger, giornalista a S. Gallo; Freuler, deputato agli Stati a Sciaffusa; Baldinger, cons. nazionale a Argovia; Badrutt, S. Maurizio e Guyer-Zeller.

— *Stazione ferroviaria di Chaux de-Fonds.* — Il Gran Consiglio cittadino di Chaux-de-Fonds ha preso in considerazione i nuovi piani dei signori architetto Moser in Baden e ingegnere Gehrlich in Zurigo per l'ampliamento della stazione ferroviaria ed ha risolto di raccomandarli al Consiglio di Stato; essi sembrano più pratici dei vecchi progetti. La spesa è preventivata in fr. 2,364,000, ma potrà forse essere ridotta a 2 milioni.

Ferrovie Francesi. — *Ferrovia a dentiera da Chamonix a Montenvers* (*Alta Savoia*). — Il Consiglio generale dell'Alta Savoia delegò, or sono circa quattro anni, una Commissione per studiare l'impianto di una ferrovia d'interesse locale, a dentiera, di un metro di scartamento da Chamonix a Montenvers.

In seguito al rapporto della suddetta Commissione, il Consiglio generale, presentò una domanda per pubblica utilità, che formulata in un progetto di legge sta ora dinanzi alla Camera francese.

L'origine della linea è situata sulla riva sinistra dell'Arve, in prossimità della stazione proposta dalla Compagnia Paris-Lyon-Méditerranée per il compimento della linea Fayet-Chamonix in una località detta Bioluy all'altezza di 150 m. La linea discenderà dapprima la vallata, con una pendenza di 0 m. 024 per metro, poi rimonterà mediante rampa di 0 m. 0036 a 0 m. 0283 fino al villaggio di Baruts, traversando due volte il passaggio a livello della strada vicinale n. 6 di Chamonix. Il tracciato descriverà quindi un mezzo cerchio completo di 140 m. di raggio per fissarlo sino al Montenvers sul fianco della montagna, a una certa altezza al disopra della strada vicinale n. 1, quella che seguono i muli tra Chamonix e il Mar di ghiaccio. La lunghezza totale della linea è di m. 5.500 e la differenza delle altezze tra i punti estremi è di m. 890.

Le locomotive agiranno da prima con delle aderenze sulle verghe fino al profilo 9; da questo punto fino a Montenvers sopra una dentiera, e saranno costituite in modo da rimorchiare una vettura contenente 50 a 60 passeggieri.

La spesa totale d'impianto compreso il materiale mobile è valutata 2 milioni.

Entro due anni a datare dalla dichiarazione di utilità pubblica, i concessionari dovranno costituire una Società anonima che sarà ad essi sostituita, e diverrà solidale con i medesimi nella responsabilità degli obblighi contratti verso il dipartimento.

Il termine di sei anni è stato concesso ai richiedenti la concessione per fare le necessarie espropriazioni, vista l'altitudine della regione e la natura accidentata del terreno, che non permettono di lavorare più di 100 giorni l'anno.

Tutte le Autorità si sono pronunziate favorevolmente per l'adozione di questa proposta.

— *Tramvie elettriche a Parigi.* — Si annunzia che la Società Industriale dei motori elettrici ed a vapore (sistema Heilmann), concessionaria per la Francia degli accumulatori a carico rapido Muller e Tudor, si è assicurato il diritto esclusivo di esercitare fino al 1910 le linee seguenti della Compagnia dei Tramways di Parigi e del Dipartimento della Senna:

1. Dalla Maddalena a Courbevoie, per il ponte di Neuilly;
2. Dalla Maddalena a Neuilly;
3. Dalla Maddalena a Courbevoie, per il ponte Bineau;
4. Dalla Maddalena a Levallois-Perret;
5. Dalla Porta-Maillot a Saint-Ouen.

La trazione si farà esclusivamente con accumulatore ed il materiale delle linee sarà fabbricato dalla Società Heilmann nelle sue officine dell'Havre.

Ferrovie Canadesi. — *I risultati dell'esercizio 1895 del « Canadian Pacific ».* — Dal rapporto del Consiglio d'amministrazione, letto all'assemblea degli azionisti che ebbe luogo nei giorni passati a Montréal, stralciamo le cifre essenziali:

Prodotti lordi	doll.	18,941,036
Spese d'esercizio	»	11,460,086
Prodotti netti	doll.	7,480,950
Interessi dei depositi e delle anticipazioni	»	112,246
Interessi dovuti dalla Duluth South-Shore and Atl. rail. C.	»	440,667
Totali	doll.	8,033,863
Carichi fissi compresi gli interessi dei *land bonds*	»	6,659,478
Interessi pagati per garanzia sul *Soo Line*	»	—
Eccedenza . .	doll.	1,374,385
Dividendi sulle azioni privilegiate . .	»	256,960
Saldo delle azioni ordinarie eccedenza	doll.	1,117,425

Questo saldo permette di dare agli azionisti un dividendo dell'1 1[2 per cento per l'esercizio 1895, che sarà pagato il 1° prossimo aprile.

Ferrovia Transiberiana. — Questa grande linea, la cui costruzione ha fatto in poco tempo tanto rapidi progressi, è terminata ora fino al Jennisoi e tocca Krasnoiarsk, sicchè questo fiume sarà valicato l'anno prossimo. Devesi notare che Krasnoiarsk trovasi a 4998 km. da Pietroburgo. Su questa distanza 2654 km. appartengono alla Transiberiana, che ne avrà in tutto 7317.

Stanno pure per incominciarsi alcune linee complementari nell'Ural onde mettere in comunicazione la Transiberiana con la futura linea Perm-Katlas-Petersbourg e la linea in costruzione di Arcangelo. Queste ferrovie aiuteranno alla emigrazione dei contadini russi, moltissimi dei quali vanno tutti gli anni a stanziare nella Siberia, ed anche per la esportazione dei cereali dalla Siberia, che prenderanno la via più corta di Arcangelo, porto importante del Mar Bianco nell'Oceano Polare.

Quando la ferrovia transiberiana sarà costruita su tutta la sua lunghezza e libera alla circolazione, una gran quantità di mercanzie ed un gran numero di viaggiatori che arrivano dall'estremo Oriente pel canale di Suez, faranno questo lungo viaggio, attraversando la Russia, l'Europa e la Siberia.

La prospettiva di questo prossimo cambiamento d'itinerario decise il Ministero delle Finanze russo ad organizzare fin d'ora un servizio di comunicazioni regolari con battelli a vapore fra Vladivostok, i porti del Giappone e la China.

E così l'attività della navigazione fluviale nel bacino dell'Amour, aumenta ogni anno, ed un numero crescente di vapori, appartenenti sia allo Stato, sia a Compagnie minerarie, solcano il fiume ed i suoi affluenti.

Il trasporto dei viaggiatori per le provincie dell'Amour e del litorale aumentò di molto, come lo prova l'aumento del numero dei viaggi dei vapori della flotta nazionale.

Ferrovia del Congo. — Il giorno 15 gennaio scorso ebbe luogo a Bruxelles l'Assemblea generale ordinaria degli azionisti della ferrovia del Congo.

Dal rapporto presentato dal Consiglio, risulta che la situazione, al 30 giugno 1895, era la seguente:

Disponibile.		
Servizio finanziario	F.	1,633,349.39
Approvvigionamenti	»	1,584,768.79
Totale	F.	3,218,058.18
Passivo		
Il passivo, al di fuori del capitale sociale è di	F.	8,248,905.04
e così si trova ad essere di. . .	F.	5,039,846.86
Per ottenere le spese fatte nel corso dell'esercizio, bisogna aggiungervi il saldo disponibile al 30 giugno 1894, cioè	»	1,002,440.93
da cui resulta che si spesero, dal 1° luglio 1894 al 30 giugno 1895 . .	F.	6,033,287.79

di cui 875,000 franchi sono inscritti in contabilità contro la valuta del cupone rappresentante gli interessi intercalari dell'esercizio non ancora maturati.

Dalla lettura della relazione risulta, che la situazione si presenta sotto un buono aspetto tanto per ciò che riguarda l'avanzamento della linea, quanto per ciò che concerne i resultati finanziari.

Il bilancio e il conto profitti e perdite sono stati approvati, e gli amministratori e i commissari furono rieletti.

Nel corrente mese di febbraio la strada sarà compiuta fino a Kimpesse (160 km.), ma è stato deciso di attendere ad aprirla all'esercizio alla fine di maggio prossimo, per evitare gl'inconvenienti che potrebbero verificarsi da un avvallamento della strada.

Notizie Diverse

Trasporti di fiori freschi. col treno settimanale di lusso Nizza-Vienna. — In seguito ad accordi intervenuti fra le Amministrazioni interessate, si è stabilito che i trasporti di fiori freschi da determinate stazioni della riviera ligure a *Pontebba* e *Vienna* potranno, in via di esperimento, effettuarsi col treno settimanale di lusso Nizza-Vienna, carteggiandoli come bagaglio e tassandoli di conformità.

L'eseguimento dei trasporti in parola, ebbe principio col treno di mercoledì 12 corrente, viene per ora limitato alle spedizioni dalle sole stazioni di *Ventimiglia, Bordighera, Ospedaletti, S. Remo* e *Genova P. P.*

I trasporti di cui trattasi vengono consegnati alla stazione di partenza da un apposito agente della Compagnia dei Wagons-Lits, il quale, oltre al ritirare dalla stazione stessa il prescritto scontrino contro il pagamento delle relative tasse, come si pratica normalmente pei trasporti di bagaglio, presenterà, già compilato, un apposito elenco di consegna, che deve essergli restituito completato coll'indicazione degli importi pagati e debitamente firmato.

Ciascun collo deve portare l'indirizzo del destinatario.

Esposizione Nazionale Svizzera nel 1896. — Il 1° maggio si aprirà a Ginevra la seconda Esposizione nazionale svizzera, nella quale figureranno, divisi in quarantasette gruppi, gli ultimi e perfezionati prodotti dell'attività elvetica nelle sue migliori manifestazioni.

L'arte, l'industria e l'agricoltura costituiscono le tre parti di questa importante Esposizione. Accanto al parco delle Belle Arti, ove saranno riunite le più riuscite concezioni dell'arte antica e moderna, si estenderanno le gallerie delle macchine e dell'elettricità, messe in movimento dalla forza elettrica e nelle quali saranno rappresentate le grandi Case costruttrici nazionali; quella dei prodotti industriali e l'altra delle scienze e dell'istruzione, nella quale

ultima sfileranno le mostre degli Istituti cantonali e scientifici attestanti, in una sintesi vivente, il posto importante occupato dalla Svizzera nella missione educativa.

La parte concernente l'agricoltura comprenderà la galleria delle macchine agricole, quella dei prodotti del suolo e dell'industria lattifera, nonchè il padiglione del Club Alpino.

A coronare la Mostra, il visitatore troverà l'attrattiva del villaggio svizzero, riproduzione fedele delle caratteristiche località alpestri; il parco dei divertimenti, destinato alla svariata serie dei cosidetti giuochi ambulanti; ed infine il padiglione Pictet, ove l'illustre scienziato ginevrino presenterà i risultati delle sue famose scoperte sull'applicazione delle basse temperature.

L'Esposizione, occupante una superficie di 350,000 mq., è situata in una posizione meravigliosa: il piano di Plainpalais, completato dai terreni vicini, dove si eleveranno tutti gli edifici per le varie mostre, padiglioni speciali, ristoranti e birrerie, intorno ai quali circolerà una ferrovia lunga due chilometri e mezzo.

A questo splendido trionfo della vitalità svizzera formerà degna cornice la simpatica bellezza dell'ospitale città, che è una delle predilette dalla liberalità della natura.

Un nuovo ponte sull'Oder a Francoforte. — Questo ponte fu inaugurato il 19 dicembre 1895. Esso si compone di 8 archi, che posano sopra pile che variano in altezza dai m. 2.70 ai m. 3.70. Gli archi sono tutti di mattoni e di cemento e rivestiti di pietre di Siegersdof, di colore rosa cupo. In chiave le vôlte sono larghe m. 0.90 ed all'impostare m. 1.29. Quando le acque raggiungono il massimo livello, la distanza fra pila e pila varia fra i m. 19.50 e i m. 21.50 e i m. 23, a seconda delle diverse arcate, e l'altezza dal pelo delle acque all'intradosso delle vôlte in chiave varia dai m. 5.10 ai 5.50 e m. 5.60. Quindi le navi hanno sempre libero accesso, qualunque sia l'altezza delle acque nel fiume.

Al di sotto del letto del fiume esisteva uno strato di argilla, quindi difficilissima riesciva la fondazione delle pile. Ed infatti per le quattro pile medie fu necessario raggiungere la profondità di 11 metri, corrispondente a m. 22 sotto il livello delle massime magre. Le altre pile sono fondate sopra del *béton*. La parte della carreggiata del ponte destinata ai veicoli è larga m. 8.40 ed è pavimentata da scorie di rame di Mansfeld. I due marciapiedi laterali sono larghi m. 2.35 e costituiti di lastre di granito. I parapetti sono costruiti con laterizi. La spesa di costruzione di questo ponte è ascesa ad 1.500,000 marchi, dei quali 360,000 furono dati dallo Stato, essendo grandemente interessato in questo lavoro. Con tale opera la via del traffico, sia per terra, che col mezzo della navigazione, sono rese indipendenti l'una dall'altra, ed il commercio ha avuto un maggiore sviluppo ed una maggiore risorsa.

Un pontone mobile sul Volga. — Si è costrutto, per il Volga, un pontone destinato a trasportare, senza trasbordo, interi treni ferroviari. Si sa che ne esistono di già, come quello fra Copenhagen e la penisola Scandinava, e come i nostri ferryboats dello stretto di Messina. Ma nella nuova applicazione, di cui parliamo, la difficoltà s'aumenta specialmente per il fatto che il livello del fiume è soggetto a variazioni che arrivano a 12 e perfino 14 metri.

La difficoltà però è stata superata mediante un elevatore a manovra idraulica posto davanti al battello, che permette di rimontare i vagoni al livello voluto quando l'acqua è bassa.

Un rompighiaccio assicurerà il passaggio del pontone trasbordatore durante l'inverno, mantenendo libero il passo necessario.

Le principali dimensioni del pontone sono: lunghezza metri 76,80; larghezza m. 16.30; profondità m. 4.12. Ha quattro binari che si uniscono a due a due all'avanti e può ricevere 24 vagoni. In ragione delle dimensioni delle chiuse che dovrà attraversare per giungere al suo punto di partenza, il pontone in discorso ha dovuto essere costruito in 4 parti smontabili che sono state riunite fra loro prima d'arrivare a destinazione.

Energia elettrica a Berlino. — La *Allgemeine Elektricitäts Gesellschaft* di Berlino è una delle più grandi Società elettrotecniche: la capacità complessiva delle sue stazioni generatrici si eleva a 14000 HP: la richiesta di energia elettrica a Berlino cresce di giorno in giorno così rapidamente, che ora si sta studiando un grande impianto da farsi presso il corso superiore della Sprea a 15 Km. da Berlino, capace della potenza massima di 60,000 HP, che si prevede di impiegare metà per la trazione elettrica e metà per l'illuminazione e pei motori fissi.

I debiti pubblici dello Stato. — È stata pubblicata dal Ministero del Tesoro la situazione al 31 dicembre 1895 dei debiti pubblici dello Stato amministrati dalla Direzione generale del Debito Pubblico e dalla Direzione Generale del tesoro.

Le cifre riassuntive generali della situazione si concretano così.

Il totale dei debiti amministrati dalla Direzione generale del Debito Pubblico e dalla Direzione Generale del Tesoro era al 30 giugno 1895 complessivamente:

in rendita . .	L.	586,258,208.10
in capitale . .	»	12,941,668,034.93

e al 31 dicembre 1895 era:

in rendita . .	L.	581,948,922.29
in capitale . .	»	12,883,474,062.72

Risulterebbe quindi una diminuzione nel semestre:

in rendita . .	L.	4,309,285.81
in capitale . .	»	58,193,972.17

Il commercio estero dell'Austria-Ungheria nel 1895. — Il valore complessivo degli scambi commerciali dell'Austria-Ungheria con l'estero nell'intero anno 1895 ascese a 1,469,900,000 fiorini, presentando una diminuzione di 25 milioni rimpetto al 1894. Questa diminuzione gravita unicamente sulle esportazioni e per somma anche maggiore (52 1|2 milioni), poichè le importazioni risultano invece aumentate di 27 milioni, come apparisce dalle cifre seguenti:

		anno 1895	diff. sul 1894
Importazioni	fior.	727,400,000	+ 27,300,000
Esportazioni	»	742,500,000	— 52,400,000
Fiorini	fior.	1,469,900,000	— 25,100,000

La eccedenza delle esportazioni sulle importazioni che l'Austria-Ungheria può vantare di avere essa sola fra tutti gli Stati europei, si è notevolmente assottigliata nell'anno scorso: da quasi 95 milioni di fiorini, cui si ragguagliò nel 1894, discese nel 1895 a poco più di 15 milioni.

Accennando ai prodotti nei quali specialmente si verificarono le differenze suaccennate, notiamo che l'aumento delle importazioni riguarda principalmente i coloniali, i combustibili, i cotoni, le lane greggie e pettinate, le sete e tessuti di seta, i ferri e le chincaglierie. La diminuzione delle esportazioni riguarda nella massima parte gli zuccheri e i frumenti, ma si estende poi anche a vari altri prodotti.

La proprietà industriale dal 1886 al 1894. — La *Propriété industrielle*, organo ufficiale dell'Ufficio di Berna, ha pubblicato nel suo ultimo numero una statistica generale della proprietà industriale dal 1886 al 1894 nei paesi dell'Unione.

Gli Stati Uniti d'America stanno in prima linea per il uumero di brevetti d'invenzione; nel 1886 ne furono rilasciati 21,912 e nel 1894: 20.039; furono introitati per questi 5,018,000 franchi nel 1886 e 4,954,773 nel 1894; viene quindi l'Inghilterra, in cui il numero dei brevetti rilasciati dal 1886 al 1894 è passato da 8923 a 11,699, e l'introito da 2,215,356 a 4,127,036 franchi. Segue la Francia con 9011 brevetti, 2,336,535 fr. nel 1886, e 10,431 brevetti, fr. 1,714,470 nel 1894; quindi il Belgio con 4335 brevetti. fr. 297,150 nel 1886, e nel 1894 5548 brevetti, fr. 416,890,

L'Italia, che viene snbito dopo, ebbe rilasciati nel 1886: brevetti 1640, con un introito di 295,556 fr., e nel 1894: 2420 brevetti, con un introito di fr. 267,359.

Aggiungiamo però che, in base all'esperienza del nostro Ufficio brevetti, qualora si calcoli come dati certi per ogni domanda di brevetto L. 6 di spese per bolli o carta bollata ed altre spese inerenti per descrizioni, disegni, ecc., che vanno tutti bollati, possiamo calcolare che gli introiti nel 1886 si eguagliarono a circa 335,556 lire, e nel 1894 a L. 327,359.

Seguono quindi, per ordine d'importanza la Svizzera, la Spagna, la Svezia, la Norvegia, ecc.

In quanto riguarda i disegni o modelli industriali, ne furono registrati in Italia, nel 1886, 36, con un introito di 451 fr., e nel 1894, 43 per un introito di fr. 785. Il primo posto è occupato dalla Francia, che nel 1894 ne registrò 50,682 contro 33,953 nel 1886; quindi l'Inghilterra, con 20,952 nel 1894; gli Stati Uniti, con 828, ecc.

I marchi di fabbrica e di commercio registrati in Italia nel 1894 furono 222 (123 nel 1886); la Francia n'ebbe 6634 (contro 5520); l'Inghilterra 2905 (contro 4725); gli Stati Uniti 1806 (contro 1407 nel 1886); seguono i Paesi Bassi, il Belgio, la Svezia, la Svizzera, ecc.

L'industria dei fiammiferi nel Giappone — Lo svolgimento di questa industria nel Giappone ha preso nuovo slancio in questi ultimi anni ed ha fatto progressi straordinari. Il lavoro pagato in misura estremamente mite e l'abbondanza e ricchezza del materiale di lavoro rende possibile al Giappone di provvedere di fiammiferi tutta l'Asia Orientale fino all'India, e l'industria si estende sempre più. L'esportazione di fiammiferi del Giappone nell'anno 1894 ascese a 13,843,028 grosse, del valore di yen 3,795,635. La guerra testè combattuta contro la China portò per alcuni mesi una sensibile depressione; alcune piccole fabbriche furono costrette a sospendere i loro lavori; però la mancanza del mercato chinese fu compensata da quello di altri paesi fra cui Hongkong, le Indie britanniche, Korea ed Australia erano i più grandi clienti.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Segniamo con un asterisco * le notizie di cui diamo maggiori ragguagli nelle Informazioni Particolari, ove sono pubblicate eziandio le *Deliberazioni del Consiglio di Stato* e le *Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici*.

1. — Progetti e preventivi di spese presentati per l'approvazione al R. Ispettorato Generale.

Rete Adriatica. — L. 28,000 * proposta per costruzione di una scogliera di difesa sulla ferrovia Pescara-Aquila;

L. 9300 * proposta per lavori di difesa contro le piene del Lamone, lungo la ferrovia Faenza-Firenze;

L. 7700 * proposta per costruzione di scogliera di difesa contro il fiume Piave, sulla linea Treviso-Belluno;

L. 7500 * proposta per lavori di riparazione sulle travate metalliche del tronco Piadena-S. Zeno, linea Brescia-Iseo;

L. 900 * proposta per spostamento di colonna idraulica nella stazione di Modena;

L. 740 * proposta per sostituzione di fasci di rotaie a travate metalliche sulla linea Bologna-Pistoia;

L. 580 * proposta per provvista di acqua potabile sulla stazione di Seriate, linea Treviglio Bergamo-Rovato;

Contratti e proposte * diverse.

Rete Mediterranea. — L. 10,200 * progetto per costruzione di casa cantoniera sulla linea Taranto-Reggio;

L. 8200 * proposta per impianto di tettoia metallica nella stazione di Busto Arsizio, linea Rho-Arona;

L. 6460 * proposta per impianto di bilancia a ponte nella stazione di Cori, linea Velletri Terracina;

L. 2800 * preventivo per lavori di scarico e sgombro lungo la ferrovia Sampierdarena-Confine francese;

L. 1045 * preventivo per ricostruzione parziale d'un ponticello sulla linea Cantalupo-Cavallermaggiore;

L. 230 * preventivo per ricostruzione di marciapiede alla fermata di Bettola-Valduggia, lungo la ferrovia Novara-Varallo; Contratti e proposte * diverse.

4. — Gare aggiudicate.

Rete Mediterranea. — Alla Ditta Joti Raimondo e C. di Reggio Calabria, i lavori di costruzione del muro di difesa dal mare, alle progressive 442.128-442.553 fra Amendolea e Melito, col ribasso del 18.50 0|0;

Alla Ditta Cozzani Costantino di Spezia, i lavori di costruzione di una condotta forzata pel rifornitore della stazione di Berceto, col ribasso del 20.45 0|0.

5. — Contratti stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Mediterranea (seduta del Comitato, 14 corrente). — Colla Ditta Revello Pietro e Viglino Lorenzo di Alba per l'appalto di lavori di riparazione, modificazione e consolidamento della sponda destra del Tanaro a valle del ponte presso Alba;

Colla Ditta Cellesi Domenico di Siena per l'appalto di lavori di sistemazione di quattro tratte di trincea fra le stazioni di Siena e Castellina in Chianti.

II. — Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Genio Militare di Roma (22 febbraio, ore 11, unico e definitivo). — Appalto dei lavori per la costruzione delle piazzuole in muratura per bocche da fuoco nel forte Monte Antenne nella piazza di Roma. Importo L. 21,500. Cauzione L. 2150.

Congregazione di Carità di Cremona (22 febbraio, ore 13, 1ª asta). — Appalto per la costruzione di case per fittabile e colonica nella cascina Fossadoldo in Castagnino. Importo L. 12,000. Cauzione L. 800. Fatali 8 marzo, ore 12.

Municipio di Boscoreale — Napoli — (20 febbraio, ore 11, 1ª asta). — Appalto dei lavori di costruzione del tronco di strada tra la via Luca barone Massa ed il vico 1° Comizi e sistemazione delle dette e costruzione del macello. Importo L. 17,800.63. Cauzione L. 1200. Fatali a destinarsi.

Prefettura di Padova (26 febbraio, ore 10, unico e definitivo). — Appalto dei lavori di rialzo ed ingrosso con parziale imbancamento di un tratto dell'argine sinistro del fiume Adige lungo l'abitato di Angiullara Veneta (metri 846.50). Importo L. 47,290. Cauzione L. 3000.

CONCORSO. — *Città di Oneglia.* — Il Consiglio Comunale ha deliberato la costruzione di una **condotta d'acqua potabile.** Il relativo capitolato sarà spedito a qualunque Ditta richiedente, la quale dovrà fare pervenire la propria offerta non più tardi del 20 corrente febbraio.

APPALTI ALL'ESTERO.

Egitto. — *Ministero dei Lavori Pubblici al Cairo.* — Fino al 18 aprile corr. anno saranno ricevute offerte per la costruzione del nuovo Museo di antichità egiziane. Cauzione L. eg. 1000. Per schiarimenti rivolgersi all'Ufficio dei servizi amministrativi al Cairo.

America. — Il Governo argentino è stato autorizzato ad effettuare i lavori del porto di Buenos-Ayres, i quali ascendono a piastre oro 6,400,900 e la costruzione di punti di approdo, i cui lavori ascendono a 1,400,000 piastre oro.

Belgio. — Amm. comun. Huy. — Sino al 1° novembre 1896 saranno presi in considerazione i progetti che verranno presentati per

la creazione di una distribuzione d'acqua in detta città. Un premio di L. 1000 sarà accordato all'autore del progetto da eseguirsi.

— Prossimamente alla Borsa di Bruxelles, costruzione della sezione da Ciney a Spontin, della linea Ciney-Yvoir. Importo del lavoro fr. 970,000. Cauz. fr. 50,000.

Bulgaria. — Commiss. Dipart. a Sofia (17 febbraio). — Fornitura e messa in opera delle parti metalliche per la costruzione di 6 ponti. Cauz. fr. 15,000.

Francia. — La Compagnia delle Strade ferrate del Mezzogiorno domanda delle offerte per 1200 vagoni, e i costruttori di Ardennes hanno probabilità di ottenere una partita di 400 vagoni, recentemente messi in aggiudicazione dalla Compagnia d'Orléans.

Germania. — Amm. com. a Bitterfeld (1° marzo). — Fornitura e messa in opera delle macchine a vapore, pompe e caldaie necessarie allo stabilimento dei lavori idraulici.

III. — Forniture diverse.

Aste.

Fabbrica d'Armi — Terni — (26 febbraio). — Fornitura di **acciaio** in verghe, L. 1800; id. **ferro** in verghe, L. 5800.

Opificio Arredi Militari — Torino — (24 febbraio, ore 10, unica e def.). — Fornitura di kg. 10,000 di **cuoio** suola (dolce) a L. 3.40 il chilogramma, in 2 lotti. Cauz. L. 1700 per lotto. Cons. giorni 30.

Laboratorio Pirotecnico. — Bologna — (27 febbraio, ore 15, un° C def.). — Fornitura di **piombo** in pani: 1° lotto kg. 100,000 a L. 0.36. Cauz. L. 3600. Cons. 90 giorni; 2° lotto, kg. 13,000 a L. 0.36. cauz. L. 468. Cons. a giorni 50.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

ESTRAZIONI E PAGAMENTI.

Società di Monteponi. — Dal 1° aprile p. v. saranno rimborsate le seguenti obbligazioni, tanto della categoria *A*, quanto della *B*:

2 14 31 33 53.

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

	febbr. 8	febbr. 15
Azioni Ferrovie Biella	L. 463	463
» » Mediterranee	» 494	492
» » Meridionali	» 655	650
» » Pinerolo (1ª emiss.)	» 360	360
» » » (2ª »)	» 340	340
» » Secondarie Sarde	» 315	313
» » Sicule	» 588	588
Buoni Ferrovie Meridionali	» 562	558.50
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e		
» » Sicule *A. B. C. D.*	» 284	285
» » Cuneo (2ª emiss.)	» 308	308
» » Gottardo 4 %	» 102.15	102.25
» » Mediterranee 4 0/0	» 507	512
» » Meridionali	» 302.50	302.50
» » Meridionali Austriache	» 388	392
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 305.50	305.50
» » » 2ª emiss.	» 284	283.50
» » Pontebba	» 453	453
» » Sarde, serie *A.*	» 292	292
» » » serie *B.*	» 288	288
» » » 1879	» 294.50	294.50
» » Savona	» 303.50	303.50
» » Secondarie Sarde	» 425	428
» » Sicule 4 0/0 oro	» 460	460.50
» » Tirreno	» 445	450
» » Vittorio Emanuele	» 308	309

CONVOCAZIONI.

SOCIETÀ FERROVIARIE, TRAMVIARIE E DI NAVIGAZIONE.

28 febbraio. — **Tramways a vapore della Provincia di Torino.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 9 nella sede sociale, via Sacchi, 50.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA. — 3ª Decade — dal 21 al 31 Gennaio 1896

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Prodotti indiretti	TOTALE	Media dei chilom. esercitati
			PRODOTTI DELLA DECADE.				
1896	752.209 66	37.459 34	333.403 33	1.120.827 28	12.669 00	2.256.568 61	4.247 00
1895	723.082 47	35.171 97	304.252 79	1.178.232 94	13.652 61	2.254.392 78	4.215 00
Differenze nel 1896	+ 29.127 19	+ 2.287 37	+ 29.150 54	— 57.405 66	— 983 61	+ 2.175 83	+ 32 00
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.				
1896	2.244.450 73	99.727 54	899.172 33	3.110.802 18	39.269 25	6.393.422 03	4.247 00
1895	2.087.623 81	92.029 24	843.168 14	3.004.813 95	42.096 26	6.069.731 40	4.215 00
Differenze nel 1896	+ 156.826 92	+ 7.698 30	+ 56.004 19	+ 105.988 23	— 2.827 01	+ 323.690 63	+ 32 00
			RETE COMPLEMENTARE				
			PRODOTTI DELLA DECADE.				
1896	55.120 61	1.101 12	18.215 60	95.608 42	1.481 20	171.526 95	1.359 88
1895	49.068 53	1.082 57	17.023 12	89.700 25	1.968 06	158.842 53	1.294 68
Differenze nel 1896	+ 6.052 08	+ 18 55	+ 1.192 48	+ 5.908 17	— 486 86	+ 12.684 42	+ 65 20
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.				
1896	169.004 15	3.360 04	55.115 89	278.315 60	4.701 80	510.497 48	1.359 88
1895	144.197 10	3.041 13	50.537 86	247.243 82	5.817 91	450.837 82	1.294 68
Differenze nel 1896	+ 24.807 05	+ 318 91	+ 4.578 03	+ 31.071 78	— 1.116 11	+ 59.659 66	+ 65 20

PRODOTTI PER CHILOMETRO DELLE RETI RIUNITE

PRODOTTO DELLA DECADE			PRODOTTO RIASSUNTIVO		
esercizio corrente	esercizio precedente	Differenza nel 1896	dell'anno corrente	dell'anno precedente	Differenza nel 1896
433 05	437 99	— 4 94	1.231 32	1.183 47	+ 47 85

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

21ª Decade — Dal 21 al 31 Gennaio 1896.

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traffico	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1896	79 851 00	2.248 00	8.704 00	111.568 00	5.339 00	207.710 00	616 00	337 00
1895	80.658 00	1.722 00	9.827 00	132.618 00	735 00	225.560 00	616 00	366 00
Differenze nel 1896	— 807 00	+ 526 00	— 1.123 00	— 21.050 00	+ 4.604 00	— 17.850 00	»	— 29 00
				PRODOTTI DAL 1º LUGLIO 1895 AL 31 GENNAIO 1896.				
1895-96	1.963.239 00	40.770 00	225.429 00	2.517.413 00	28.876 00	4.775.727 00	616 00	7.753 00
1894-95	1.927.364 00	40.554 00	231.887 00	2.575.865 00	26.893 00	4.802.563 00	616 00	7.796 00
Differenze nel 1896	+ 35.875 00	+ 216 00	— 6.458 00	— 58.452 00	+ 1.983 00	— 26.836 00	»	— 43 00
				RETE COMPLEMENTARE				
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1896	28.445 00	503 00	2.455 00	33.916 00	395 00	65.714 00	484 00	136 00
1895	22.589 00	240 00	1.929 00	23.047 00	44 00	47.849 00	421 00	114 00
Differenze nel 1896	+ 5.856 00	+ 263 00	+ 526 00	+ 10.869 00	+ 351 00	+ 17.865 00	+ 63 00	+ 22 00
				PRODOTTI DAL 1º LUGLIO 1895 AL 31 GENNAIO 1896.				
1895-96	747.525 00	10 965 00	55.246 00	455.514 00	4.852 00	1.274.102 00	484 00	2.632 00
1894-95	542.039 00	5.375 00	36.346 00	311.996 00	4.276 00	900.032 00	421 00	2.138 00
Differenze nel 1896	+ 205.486 00	+ 5.590 00	+ 18.900 00	+ 143.518 00	+ 576 00	+ 374.070 00	+ 63 00	+ 494 00
				STRETTO DI MESSINA				
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1896	2.521 00	74 00	327 00	562 00	» 00	3.484 00	23 00	151 00
1895	1.193 00	39 00	181 00	342 00	» 00	1.755 00	15 00	117 00
Differenze nel 1896	+ 1.328 00	+ 35 00	+ 146 00	+ 220 00	» 00	+ 1.729 00	+ 8	+ 34 00
				PRODOTTI DAL 1º LUGLIO 1895 AL 31 GENNAIO 1896.				
1895-96	64.635 00	2.615 00	4.969 00	9.967 00	» 00	82.186 00	23 00	3.573 00
1894-95	31.358 00	1.598 00	3.173 00	5.392 00	19 00	41.540 00	15 00	2.769 00
Differenze nel 1896	+ 33.277 00	+ 1.017 00	+ 1.796 00	+ 4.575 00	— 19 00	+ 40.646 00	+ 8	+ 804 00

ANNUNZI

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

Dai punti contro indicati alle stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)		BIGLIETTI SEMPLICI Londra (1) 1a classe	Londra (1) 2a classe	Parigi (2) 1a classe	Parigi (2) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO Londra (3) (Diritto di porto compreso) 1a classe	Londra (3) 2a classe	Londra (3) validità	Parigi (4) 1a classe	Parigi (4) 2a classe	Parigi (4) validità
Via Moncenisio											
Torino	via Calais	166 85	116 55	90 75	61 60	254 —	187 85	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni
	via Boulogne	160 25	112 05								
Milano	via Calais	180 90	129 15	104 85	72 25	272 25	199 30	45 giorni	166 35	119 —	30 giorn
	via Boulogne	175 60	124 65								
Venezia	via Calais	—	—	141 75	97 30	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni
	via Boulogne										
Genova	via Calais	187 —	131 —	111 40	76 05	—	—	—	—	—	..
	via Boulogne	180 90	126 50								
Via Genova											
Livorno	via Calais	209 90	147 05	134 30	92 10	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	203 80	142 55								
Firenze	via Calais	217 30	152 25	141 70	97 30	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	211 20	147 75								
Roma	via Calais	249 —	174 40	173 40	119 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	242 90	169 90								
Napoli	via Calais	279 85	196 —	205 60	142 —	478 50	353 95	6 mesi (**)	—	—	—
	via Boulogne	278 75	191 50								
Via Bologna											
Firenze	via Calais	224 60	157 80	149 —	102 35	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	218 50	152 80								
Roma	via Calais	263 85	184 80	188 25	129 85	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	257 75	180 80								
Napoli	via Calais	294 80	206 50	220 60	162 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	288 70	202 —								
Brindisi	Via Napoli, via Calais	325 85	228 20	251 60	174 20	548 25	399 30	6 mesi (*)	—	—	—
	Via Napoli, via Boul.	319 75	223 70								
	Via Bolog., via Calais	302 65	211 95	227 05	157 —	525 45	386 80	6 mesi	—	—	—
	Via Bolog., via Boul.	296 55	207 45								
Messina	Via Napoli, via Calais	369 25	259 75	295 —	205 80	—	—	—	—	—	—
	Via Napoli, via Boul.	363 15	255 25								

OSSERVAZIONI.

Biglietti semplici.

(1) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta.

Per diritto del bollo fr. 0,10 per i biglietti al disopra di 10 franchi.

(2) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi che valgono per 20 giorni.

Biglietti d'andata e ritorno.

(3) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta.

(*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capo-stazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia.

(**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto.

(4) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI		1a e 2a CLASSE			1a e 2a CLASSE (***)	Treno di lusso PENINSULAR-EXPRESS settimanale il venerdì part. da LONDRA (1)
			Via Folkestone	(*)		
Londres Ch.-Gross	Par.	9 — a.	10 — a.	11 — antim.	8 15 p.	8 15 p.
Londres Victoria	—	9 — a.		11 — antim.	8 15 p.	8 15 p.
Douvres	—	10 55 a.		1 — pomer.	10 15 p.	10 15 p.
(ora di Greenwich)	Arr.	12 15 a.		2 20 pomer.	12 10 a.	12 10 p.
Calais-M. (*Buffet*)		*Déjeun.*				
(ora francese)	Par.	12 49 p.		3 — pomer.	1 04 a.	1 » a.
Boulogne-Gare (*Buffet*)	Arr.	1 27 p.	2 18 p.	—	1 49 a.	—
	Par.	1 29 p.	2 23 p.	—	1 51 a.	—
Amiens (*Buffet*)	Arr.	3 04 p.	3 59 p	5 12 pomer.	3 41 a.	3 28 a.
	Par.	3 09 p.	4 04 p.	5 17 pomer.	3 46 a.	3 33 a.
Paris-Nord (*Buffet*)	Arr.	4 45 p.	5 40 p.	7 — pomer.	5 38 a.	Per la grande cintura
		Pranzo				
Paris-Nord	Par	*Vagon-restaurant*		7 44 pomer.	6 23 a.	
Paris-Lyon (*Buffet*)	Arr			8 21 pomer.	7 23 a.	

STAZIONI		(B) 1a e 2a classe	1a e 2a classe	1a cl.	1a 2a cl.	Peninsular-Express
Paris-Lyon (*Buffet*)	Par.	8 55 p.	9 10 p.	9 25 a.	2 15 p.	
Dijon	Arr.	1 51 a.	2 24 a.	2 01 p.	7 13 p.	10 32 a.
Genève	—	»	8 52 a.	11 47 p.	—	—
Aix-les-Bains	—	6 33 a.	7 58 a.	10 45 p.	12 27 a.	3 18 p.
Chambéry	—	6 56 a.	8 31 a.	11 24 p.	12 50 a.	3 40 p.
Modane	—	9 48 a.	1 38 p.		3 37 a.	6 40 p.
Torino (ora dell'Europa centrale (2))	Arr.	2 20 p.	6 40 p.	—	8 10 a.	11 12 p.
Torino	Par	2 40 p.	7 55 p.	—	8 45 a.	
Novara	Arr	4 36 p.	9 51 p.	—	10 42 a.	
Milano	Arr	5 35 p.	11 05 p.	—	11 40 a.	
					1a 2a cl.	
Torino	Par.	2 45 p.	8 10 p.	—	8 40 a.	
Genova	Arr.	6 14 p.	11 21 p.	—	12 » p.	
San-Remo	—	11 22 p.	8 45 a.	—	4 47 p.	
Pisa	—	10 58 p.	4 30 a.	—	4 34 p.	
Firenze	—	12 45 a.	7 30 a.	—	6 54 p.	
Livorno	—	11 39 p.	5 24 a.	—	5 09 p.	
Roma	—	6 34 a.	10 30 a.	—	11 30 p.	
Napoli	—	1 36 p.	6 30 p.	—	7 10 a.	
Brindisi	—	»	»	—	6 20 p.	
Torino	Par.	2 45 p.	7 05 p.	—	8 40 a.	11 20 p.
Alessandria	Arr.	4 18 p.	8 55 p.	—	10 15 a.	12 50 p.
Bologna	—		2 12 a.	—	2 53 p.	5 19 a.
Ancona	—	—	6 52 a.	—	11 10 p.	9 21 a.
Brindisi	—	—	10 17 p.	—	11 » a.	7 50 p.
Firenze	—	—	6 23 a.	—	6 25 p.	
Roma	—	—	12 50 p.	—	11 50 p.	
Napoli	Arr.	—	6 30 p.	—	7 10 a.	

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

RITORNO

STAZIONI		1a e 2a CLASSE	1a e 2a CLASSE		1a e 2a CLASSE	
Napoli (ora dell'Europa centrale (2))	Par.	7 50 a.	—	—	2 55 p.	
Roma	—	2 30 p.	—	—	11 10 p.	
Firenze	—	9 05 p.	—	—	6 10 a.	
Brindisi	—	6 10 a.	—	—	5 35 p.	
Ancona	—	8 32 p.	—	—	5 35 a	
Bologna	—	1 35 a.	—	—	10 30 a.	
Alessandria	—	6 38 a.	8 33 a.	10 46 a.	5 12 p.	
Torino	Arr.	8 30 a.	10 13 a.	12 30 p.	7 — p.	
Brindisi	Par.	—	—		10 20 a.	
Napoli	—	7 50 a.	2 55 p.		10 45 p.	
Roma	—	3 » p.	8 50 p.	10 17 p.	8 10 a.	
Livorno	—	9 40 p.	»	4 10 a.	1 55 p.	
Firenze	—	8 25 p.	»	»	12 05 p.	
Pisa	—	10 32 p.	2 55 a.	4 47 a.	2 35 p.	
San-Remo	—	6 50 p.	»	3 30 a.	1 48 p.	
Genova	—	2 45 a.	6 35 a.	8 46 a.	7 07 p.	
Torino	Arr.	7 45 a.	10 13 a.	12 30 p.	10 50 p.	
Milano	Par.	1 50 a.	10 40 a.		8 18 p.	
Novara	—	4 30 a.	11 40 a.		9 16 p.	
Torino	Arr.	8 25 a.	1 40 p.		11 10 p.	
Torino	Par.	8 50 a.	2 20 p.		11 25 p.	—
Modane (ora franc.)	—	12 19 p.	5 26 p.		2 21 a.	—
Chambéry	—	3 42 p.	8 14 p.		5 02 a.	—
Aix-les-Bains	—	4 14 p.	8 39 p.		5 27 a.	—
Genève	—	2 46 p.	7 21 p.		4 15 a.	—
Dijon	—	11 20 p.	1 45 a.		11 40 a.	1 12 p.
Paris-Lyon (*Buffet*)	Arr.	4 48 a.	6 50 a.		5 33 p.	5 54 p.
Paris-Lyon (*Buffet*)	Par.	7 25 antim.			6 50 p.	
Paris-Nord (*Buffet*)	Arr.	8 04 antim.			7 49 p.	
		A) 1a, 2a classe	1a 2a cl.	*Déjeun.* 1a 2a cl.	*Pranzo* (**) 1a, 2a, 3	
Paris-Nord (*Buffet*)	Par	9 — antim.	10 30 a.	11 50 a.	9 — p.	
Amiens (*Buffet*)	Arr.	10 40 antim.	12 06 p.	1 25 p.	10 47 p.	
	Par.	10 45 antim.	12 26 p.	1 30 p.	10 52 p.	
Boulogne-Gare (*Buffet*)	Arr.	12 18 pomer.	2 01 p.	»	12 34 a.	
	Par.	12 20 pomer.	2 04 p.	»	12 36 a.	
(ora francese)	Arr.	1 » pomer.	Via Folkestone	3 41 p.	1 20 a.	
Calais-M. (*Buffet*) (ora di Greenwich)	Par.	1 11 pomer.		3 45 p.	1 30 a.	
Douvres	—	3 05 pomer.		5 45 p.	4 — a.	
Londres Victoria	Arr.	4 50 pomer.		7 30 p.	5 55 a.	
Londres Ch.-Gross	Arr.	4 55 pomer.	6 10 p	7 35 p.	5 55 a.	

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSERVAZIONI. — *Viaggiatori.* — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende viaggiatori di 3a classe da Parigi per Boulogne, Calais e l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori di 3a classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne. (A) Questo treno non prende i viaggiatori di 2a classe che per Calais e l'Inghilterra. (B) Il treno che parte da Parigi-Lione alle 8.55 pom. non prende a Parigi in 2a classe che i viaggiatori a destinazione oltre Culoz in direzione di Modane e dell'Italia. — *Nota importante.* I treni che partono da Parigi-Nord per Londra alle 9 a. e alle 9 p. e quelli che partono da Londra per Parigi-Nord alle 9 a. e alle 8.15 p., prendono viaggiatori per Boulogne e Boulogne Tintelleries. — *Vetture dirette da Calais verso P.-L.-M.* Una vettura di 1a classe lits-salon va direttamente da Calais a Milano col treno che parte da Calais alle 3 p. e da Parigi-Lione alle 8.55 p. — *Da P.-L.-M. verso Calais.* Una vettura di prima classe lits-salon va direttamente da Milano a Calais col treno partente da Milano alle 10.40 a. e da Parigi-Nord alle 9 a.

TORINO, 1896 — Tip. Lit. CAMILLA E BERTOLERO di NATALE BERTOLERO, Via Ospedale, 18.

G. Pastori dirett. propr. responsab.

ANNO XXIX. Sabato, 22 Febbraio 1896 NUM. 8.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. **1,00** la linea
Annunzi . . . . Cent. **30** »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino

L'AUMENTO DELLE TARIFFE

IN UNGHERIA

Il ministro von Baross, l'uomo di Stato ungherese che ha accoppiato il suo nome all'introduzione nel suo paese delle tariffe a zone, sembra aver lasciato un'eredità di cui i suoi successori sentono ora tutto il peso. Non rinnegano nulla finora, perchè sanno che cosa voglia dire urtare le simpatie dell'opinione pubblica; ma sensibilmente diminuiscono la portata della riforma del defunto Ministro, che i suoi concittadini chiamarono « illustre », per avere introdotto nella tariffazione dei trasporti per ferrovia un sistema di cui fu detto « che ciò che è buono non è nuovo e ciò che è nuovo non è buono ».

La *Revue d'Orient* ci apprende, infatti, che il Ministero ungherese del Commercio studia in questi giorni le modificazioni che è necessario apportare alla tariffa a zone e che in attesa dei risultati dei suoi studi, ha parzialmente elevato questa tariffa per mettere i prezzi d'accordo colle « lezioni dell'esperienza ».

Gli aumenti di cui si tratta sono, in realtà, un vero scompiglio. Se lasciano sussistere il sistema, sono però la negazione del principio che è la sua base: cioè l'abbassamento dei prezzi fino al completo assorbimento del traffico. Con questi rialzi, si propone, dice un comunicato ufficiale, di « fare sparire gli inconvenienti salienti del regime ».

Si comincia infine a riconoscere che certi prezzi erano stati ridotti oltre misura, che i favori accordati non hanno dato il profitto che se ne attendeva, e che si fecero senza necessità dei sacrifizi costosi.

È la confessione degli errori commessi e in pari tempo un tentativo di giustificazione. Si mancava di esperienza; non è perciò a stupire che degli errori siano stati commessi. Ma al presente che si hanno dietro sette anni di pratica, le correzioni sono facili e si va, dicono, *perfezionando* il sistema. Come eufemismo era difficile di trovarne uno migliore e più bello. Giudichisi:

Nel periodo che comincia coll'esercizio 1888 e si chiude coll'esercizio 1894, il numero dei viaggiatori crebbe del 256 0|0, passando da 9,140,100 a 32,883,100; ma nel medesimo tempo l'aumento del prodotto non era che del 65 0|0: 23,369,400 fiorini nel 1894 contro 14,199,600 fiorini nel 1888. Il confratello da cui togliamo questi dettagli tace sulla cifra delle spese. Dimentica pure la cifra del prodotto netto. Sarebbe stato pertanto di qualche interesse il conoscere l'uno e l'altro. Per giudicare i risultati di un esercizio commerciale, bisogna mettere in confronto i prodotti colle spese fatte per ottenerli.

Comunque sia, la tariffa subì provvisoriamente delle modificazioni importanti. Il traffico delle « stazioni vicine » è il più seriamente colpito. Sulle 1,569 relazioni che comporta, 563 solamente restano allo *statu quo;* 598 vedono la tariffa aumentare di 5 kreutzers e 408 di 10 kreutzers. Se si considera che queste relazioni hanno dato nel 1894 un traffico di 18,863,400 viaggiatori, cioè il 59 0|0 circa del traffico totale, non è difficile discernere nè i vizi del sistema, nè le ragioni del rialzo.

Le ferrovie ungheresi hanno troppi viaggiatori a piccola distanza e come hanno interesse a diminuirne il numero per diminuire le spese schiaccianti d'esercizio, colpiscono alla borsa la loro clientela per allontanarla.

Ecco dunque che dopo aver sollecitato questo traffico, lo respingono, avendo finalmente compreso che costava loro troppo caro.

Ma gli aumenti non si fermano lì. Nello stesso traffico delle stazioni vicine, si contano per la 2ª classe dei rialzi di 7 e 8 kreutzers per 598 relazioni, di 15 kreutzers per 41 relazioni e di 18 kreutzers per 367 altre.

Il movimento delle diverse relazioni è stato di 2,631,500 unità. Qui gli aumenti sono in ragione inversa del numero dei viaggiatori.

Per la prima classe infine, 1,006 relazioni di cui il traffico è stato di 98 0|0 viaggiatori, subiscono degli aumenti di 10 e 20 kreutzers. L'amministrazione ungherese pensa senza dubbio che la sua clientela di prima classe non è suscettibile di accrescersi e che gli aumenti stabiliti non avranno per effetto di fargli perdere le sue abitudini. Essa limita le esperienze e forse ha ragione; ma secondo la logica del sistema, essa avrebbe dovuto non aumentare, ma diminuire il prezzo di questa classe. Che cosa sono, infatti, centomila in un traffico di 18 milioni di viaggiatori?

Una misura destinata egualmente ad allontanare i viaggiatori dalle piccole distanze, è la nuova determinazione delle stazioni vicine.

Fino ad oggi il prezzo di trasporto era subordinato non alla distanza, ma alla posizione geografica di queste stazioni. Non sarà più così in avvenire.

La nuova tariffa è stabilita nel seguente modo:

Zone	Distanze in km.	Tariffe in kreutzers 1ª classe	2ª classe	3ª classe
1	1 a 10	30	15	10
2	11 a 15	40	22	15
3	16 a 20	50	30	20

Il regime delle stazioni vicine aveva provocato dal suo impianto delle critiche quasi unanimi.

I fatti provano che esse erano fondate.

Se questo regime è ammissibile e può dare dei buoni risultati, applicato a delle agglomerazioni urbane di grande importanza, non può a meno che turbare e rovinare alla lunga l'esercizio il meglio organizzato, che generalizzandolo, gli desse per campo d'azione la distesa di una rete di qualche migliaia di chilometri.

Ecco, per il traffico a breve distanza. Ma non è tutto. L'Amministrazione ungherese ha pensato che i prezzi della prima classe non sono in armonia col lusso e col conforto che le vetture di questa classe offrono ai viaggiatori. Inoltre, essi non si distaccano sufficientemente dai prezzi della seconda e della terza classe. Meglio sarebbe confessare che i viaggiatori della prima classe possono e devono pagare i vantaggi che si procurano loro, e che saranno rari quelli che abbandoneranno questa classe per non pagare il supplemento.

L'Amministrazione ungherese ha, infatti, aumentato di un tratto il prezzo della prima classe per tutte le zone. Essa ha deciso di conseguenza, che i prezzi unitari saranno portati da 50 a 60 kreutzers per i treni ordinari, e da 60 a 75 kreutzers per i treni rapidi. Il prezzo unitario ha una parte importante nella tariffa a zone. La sua moltiplicazione per la cifra della zona di destinazione dà il prezzo del percorso da effettuarsi. L'aumento che risulta da questa nuova tariffazione è uguale al 20 0[0 per i treni ordinari ed al 25 0[0 per i treni rapidi dei prezzi antichi.

La riforma si completa con leggeri aumenti dei prezzi della seconda classe per la 13ª e la 14ª zona e della 3ª classe per la 14ª zona.

Nello specchio seguente sono confrontati i prezzi nuovi cogli antichi, ma per i treni rapidi soltanto:

Zone	Distanze in km.	1ª classe Vecchia in fiorini	1ª classe Nuova in fiorini	2ª classe Vecchia in fiorini	2ª classe Nuova in fiorini	3ª classe Vecchia in fiorini	3ª classe Nuova in fiorini
1	21 a 25	0.60	0.75	0.50	» »	0.30	» »
2	26 a 40	1.20	1.50	1 »	» »	0.60	» »
3	41 a 55	1 80	2.25	1.50	» »	0.90	» »
4	56 a 70	2.40	3 »	2 »	» »	1 20	» »
5	71 a 85	3 »	3.75	2.50	» »	1.50	» »
6	86 a 100	3.60	4.50	3 »	» »	1.80	» »
7	101 a 115	4.20	5.25	3.50	» »	2.10	» »
8	116 a 130	4.80	6 »	4 »	» »	2.40	» »
9	131 a 145	5.40	6.75	4.50	» »	2.70	» »
10	146 a 160	6 »	7.50	5 »	» »	3 »	» »
11	161 a 175	6.60	8.25	5 50	» »	3.30	» »
12	176 a 200	7.20	9 »	6 »	» »	3.60	» »
13	201 a 225	8.40	10.50	6.50	7 »	4.20	» »
14	226 a —	9.60	12 »	7 »	8 »	4.80	5 »

L'Amministrazione ungherese attende i migliori risultati da questa nuova tariffazione. Essa l'ha adattata al movimento dei viaggiatori del 1891 e le cifre le hanno dato un maggior introito di 1,478,256 fiorini.

Terminiamo constatando come da molto tempo avevamo preveduto che le tariffe a zone, come erano state concepite ed applicate in Ungheria, avrebbero fatta cattiva prova e che invece di portare nella tariffazione dei trasporti la rivoluzione che i suoi promotori attendevano dalla sua applicazione in un campo così vasto, essa soccombe dopo una esperienza di qualche anno. La fine della tariffa a zone è talmente prossima che gli stessi i quali credevano al suo avvenire, sono costretti di correggere ciò che essi chiamano « i suoi inconvenienti » per renderle un po' di quella vitalità che i suoi vizi le assorbono.

Il male di cui muore la tariffa a zone non è complicato. La diminuzione dei prezzi che essa comporta ha attirato tutto il traffico che era possibile; ma questo traffico, pur procurando degli aumenti considerevoli nei prodotti, ha portato delle spese sproporzionate ai medesimi.

Ora la progressione non è più possibile, e le spese non sono per questo diminuite.

Traffico e spese sono presentemente quasi stazionari. La misura ha traboccato. L'Amministrazione lo riconosce e le modificazioni che essa sta per fare sono l'indizio dei suoi sforzi per ristabilire l'equilibrio.

LOCOMOTIVE AMERICANE DI GRANDE POTENZA

Togliamo dal *Génie Civil* il seguente interessante articolo sulle locomotive americane di grande potenza:

In alcune ferrovie americane sono in servizio tipi di locomotive di potenza considerevole, specialmente destinate alla trazione dei treni merci su linee in paesi accidentati: per il peso eccezionalmente elevato delle medesime, e per certe particolarità che le distinguono, crediamo possa interessare pubblicarne alcune notizie.

Le officine Baldwin di Filadelfia hanno costruito per una linea del Brasile, con scartamento 1,60, locomotive del peso a vuoto di 65 *T*, e 74 *T* sotto carico, oltre il peso del *tender:* queste locomotive sono con 4 assi accoppiati ed 1 libero, colle ruote motrici del diametro di *m* 1,27 e quelle libere di *m* 0,762. Sono del sistema *compound* Vauclain, con 4 cilindri disposti due per ogni lato: il cilindro piccolo sotto il cilindro grande, e le aste dei due cilindri che mettono capo ad una testa a croce comune; i diametri dei cilindri sono rispettivamente *m* 0,381 e *m* 0,634, e la corsa comune è di *m* 0,710. Il corpo cilindrico della caldaia è del diametro di *m* 1,93, ed i tubi sono lunghi *m* 3,66. Il *tender* è a due carrelli, e porta 14,500 *l* d'acqua, pesando a carico 37 *T*.

Un tipo di locomotiva pure molto potente è adottato dalle ferrovie *New-York, New-Haven, and Hartford* per via a scartamento normale. In questa locomotiva il corpo della caldaia del diametro di *m* 1,83 è disposto col suo asse a 2,48 sul piano del binario, e la superficie di riscaldamento totale è di m^2 196; i due cilindri sono esterni, del diametro di *m* 0,533 e colla corsa di *m* 0,66: vi sono 4 assi accoppiati con ruote di *m* 1,30 ed un asse libero.

Il peso aderente delle macchine è di 65 *T*, ed il peso totale a carico di 71 *T*. Il *tender* della capacità di 14 m^3 di acqua, pesa a carico *T* 35. Questa potente locomotiva rimorchia un treno di 1000 *T* sopra una linea alquanto accidentata.

Un'altra locomotiva costruita nelle officine Baldwin per la *Erie Railroad*, e destinata a bruciare antracite, è del sistema *compound* Vauclain come la prima citata, e pesa a carico *T* 88; ha 5 assi accoppiati con ruote del diametro di *m* 1,27, ed un asse libero con peso su ciascun asse motore di circa 16 *T*; in questa locomotiva la superficie di riscaldamento è di 227 m^2.

La *Southern Pacific Railway* ha un tipo di locomotive coll'asse della caldaia 2,48 sul binario, e una superficie di riscaldamento di 218 m^2: i cilindri sono interni, di *m* 0,56 di diametro, e *m* 0,66 di corsa: ha 4 assi accoppiati con ruote di *m* 1,30 di diametro, ed un carrello a 4 ruote. Il peso aderente è di 66,5 *T*, ed il peso totale a carico, escluso il *tender*, è di 80 *T*.

Queste locomotive non sarebbero però le più pesanti che ci siano in servizio, poichè, secondo il giornale da cui prendemmo queste notizie, vi sono in servizio sulle ferrovie americane parecchi altri tipi di locomotive del peso di 70-80 *T*; e fra gli altri, sulle ferrovie dell'*Erie* una locomotiva

a 5 assi accoppiati e uno libero, del peso a carico di 88 *T;* e pel servizio della galleria di Saint-Claire, una locomotiva *tender* di 89 *T.* Infine la locomotiva elettrica pel servizio della galleria di Baltimora pesa *T* 97,5 ed ha la lunghezza di circa *m* 10,70.

Questo incremento continuo nel peso delle locomotive ha importanza capitale per le condizioni di resistenza della sottostruttura delle ferrovie in generale: particolarmente poi per la stabilità dei ponti metallici di costruzione non recente e per la solidità dell'armamento.

UNA MOSTRA DI ARCHITETTURA IN TORINO

Riceviamo e pubblichiamo:

Prego la cortesia di lei di voler pubblicare il seguente programma dei premi che la sezione di architettura del Circolo degli Artisti di Torino distribuirà ai migliori lavori architettonici che figureranno nella prossima Esposizione triennale della Società promotrice di belle arti di questa città.

Nelle presenti tristi condizioni del nostro paese, affetto da tanta iattura nella pubblica e privata fortuna, l'arte dell'architettura è fra le più sofferenti; ma dessa non si scoraggia perciò e si studia di ridonare a novella vita le prische forme del bello, delle quali l'Italia nostra è così ricca e fulgentissima.

Sieno quindi rese le maggiori grazie, a nome della sezione suddetta, a tutti quei sodalizi segnati nel programma, che concorrono al nobile scopo di premiare le fatiche dei giovani e valenti architetti che con illustrazioni del tesoro antico dell'arte, preparano a tempo migliore nuove glorie alla patria architettura.

Norme per il conferimento dei premi in denaro.

In seguito alla notificazione del 15 ottobre 1895 annessa al regolamento della prima triennale Esposizione nazionale di belle arti in Torino per il 1896, la sezione d'architettura del Circolo degli Artisti partecipa ai concorrenti che saranno distribuiti alle opere migliori figuranti in detta Esposizione L. 3000 largiti dal Municipio di Torino, dalla Società promotrice di belle arti, dalla Società degli Ingegneri e dalla sezione suddetta a mente del seguente programma:

1° I lavori d'arte annessi al concorso per premi sono divisi in due sezioni: Sezione prima, *Rilievi architettonici d'arte antica:* Sezione seconda, *Decorazioni murali;*

2° Sono compresi nella sezione prima i disegni di edifizi nazionali, o parte di essi. importanti per bellezza, singolarità di costruzione e pregio archeologico e di data anteriore al presente secolo.

Non possono concorrere a premio i disegni non rilevati esattamente dal vero o desunti da altri disegni.

Saranno titoli di preferenza la fedele espressione del carattere dell'edificio riprodotto, l'esattezza del rilievo, la bontà del disegno, l'abbondanza dei particolari di valore architettonico. Quindi saranno tenuti in conto gli schizzi quotati di rilievo, i calchi delle parti più interessanti, le illustrazioni storiche ed il metodo del lavoro.

A parità di merito sarà data la preferenza alla riproduzione degli edifici meno noti.

Sono comprese nella sezione seconda le riproduzioni di arte antica non desunte da altro disegno, e le invenzioni di ornamentazione murale, intesa come opera d'arte, avente merito e per sè stessa e come oggetto di abbellimento e di dimostrazione di carattere architettonico;

3° La somma destinata a premi è suddivisa come segue:

Per la 1ª sezione (Rilievi architettonici d'arte antica) un premio da L. 1000, due da L. 500, uno da L. 300, uno da L. 200.

Per la 2ª sezione (decorazioni murali) un premio da L. 300 e uno da L. 200;

4° I premi saranno attribuiti da una Giuria appositamente eletta, che deciderà secondo il valore reale dell'opera in base al presente programma.

Qualora in tutto od in parte qualcuno dei premi non venisse assegnato per mancanza di merito adeguato, la somma di residuo costituirà un fondo della sezione di architettura per premiazione dello stesso genere in occasione di altra pubblica Mostra;

5° La Giuria sarà composta di 7 artisti designati: uno dal Municipio di Torino, uno dalla Società promotrice di belle arti, uno dagli espositori, due (architetti) dalla Società degli Ingegneri, due (architetti) dalla sezione d'architettura;

6° Non potranno far parte della Giuria gli espositori che non abbiano dichiarato le loro opere fuori concorso;

7° S'intendono far parte integrante del presente programma gli articoli del regolamento della Società promotrice di belle arti per l'Esposizione prima triennale 1896, in quanto sono particolarmente applicabili.

Per la Sezione d'Arch. del Circolo Artisti di Torino
Il presidente: G. D'Orsara.

SOCIETÀ PER LE ONORANZE FUNEBRI
fra gli Agenti delle Strade Ferrate

È questo il titolo della nuova Società di previdenza costituitasi in questi giorni a Milano fra gli agenti delle Ferrovie Mediterranea, Adriatica e Nord-Milano, collo scopo di sopprimere l'umiliante spettacolo delle collette che si fanno abitualmente negli uffici in caso di morte di qualche collega, sostituendovi il prodotto della mutualità e della previdenza.

La Società infatti si propone di provvedere ad un decoroso trasporto funebre dei soci estinti, stabilendo all'uopo una somma di L. 100 per socio, nonchè di rendere meno penose alle famiglie le pratiche relative al trasporto stesso.

Ma qui non s'arresta l'opera sua provvidenziale. A norma dello Statuto, il Comitato si assume anche un altro cômpito altamente civile ed umano: di coadiuvare cioè i superstiti in tutte le intricate pratiche che riguardano la successione e la liquidazione delle pensioni e sussidio dagli Istituti di previdenza, come pure di curare il collocamento degli orfani bisognevoli negli Istituti di beneficenza cittadini, assumendo, ove sia il caso, la tutela morale dei minorenni abbandonati.

Il nuovo sodalizio conta già oltre a 320 soci, il di cui contributo è fissato in L. 0.20 al mese.

Il Comitato Direttivo è composto dei signori: Dalla Cola Arturo, Presidente; De Giorgis Giuseppe, Vice-Presidente; Gagliardo Giulio, Modini Carlo, Garberoglio Luigi, Biassoni Etelrado, Steiner Francesco, Ortolani Luigi e Ferrario ragioniere Arturo.

Revisori sono i signori: Mariconti Zeffirino, Milanesi Giovanni, Sada Giuseppe, Susan Adolfo e Pagano Luigi.

Il Comitato ha ora rivolto un appello a tutti i ferrovieri, nel quale, fra altro, è detto: « Noi ci rivolgiamo a quanti, fra voi, hanno a cuore l'avvenire dei proprii cari, perchè abbiano ad inscriversi nel nuovo sodalizio; ed alle spose, alle madri pure facciamo appello, perchè vogliano incuorare quelli che, imprevidenti e felici del presente, non si curano delle tristi evenienze del futuro... ».

Noi confidiamo che tutti i ferrovieri saranno per appoggiare i nobili e generosi intenti del nuovo sodalizio, il quale confida anche nell'appoggio delle Amministrazioni Ferroviarie.

Le adesioni si ricevono presso la sede provvisoria in Palazzo ex-Litta, e coloro che si iscriveranno entro il marzo saranno considerati fondatori ed esonerati dalla tassa d'ingresso.

INFORMAZIONI PARTICOLARI
DEL *MONITORE*

Linea S. Eufemia-Catanzaro
(Apertura del tronco Marcellinara-Settingiano-Corace).

Col giorno 29 corrente sarà aperto all'esercizio il tronco Marcellinara-Settingiano-Corace della linea S. Eufemia biforcazione-Catanzaro.

><

Ferrovia Savona-Bra.
(Progetto di lavori al viadotto di Acquabona).

La Mediterranea ha presentato all'approvazione governativa la proposta, debitamente modificata, per la sostituzione dell'attuale travata metallica, con archi in muratura al ponte-viadotto di Acquabona, alla progressiva 8.127.25 fra le stazioni di Santuario e Sella nella linea da Savona a Bra. La spesa preventivata per l'esecuzione dei lavori ammonta a L. 200,000, da cui devono però dedursi L. 30,000 da pagarsi dall'Impresa, obbligata a rendersi acquisitrice del materiale proveniente dalla demolizione del ponte in ferro e del viadotto provvisorio in legname.

><

Conferenza a Parigi
per la Convenzione di Berna.

Avendo tutte le Potenze firmatarie della Convenzione di Berna pei trasporti delle merci in ferrovia accettato l'invito del Governo Francese alla nuova Conferenza da tenersi a Parigi, preveduta all'articolo 49 della Convenzione predetta, l'inaugurazione della Conferenza medesima avrà luogo lunedì 16 marzo p. v.

L'Adriatica ha affidato al proprio Capo servizio del Contenzioso, signor comm. avv. Pierluigi Pollini, l'incarico di rappresentarla tanto alla Conferenza di Parigi quanto al convegno preliminare che avrà luogo presso il R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate il 27 andante, per la revisione della Convenzione di Berna.

><

Conferenza per l'orario estivo per le corse
sui laghi di Lombardia.

Il giorno 10 marzo p. v., alle ore 9, in Milano, presso l'Ufficio di Circolo Ferroviario, avrà luogo la consueta conferenza fra le amministrazioni interessate per la compilazione dell'orario estivo per le corse sui laghi di Lombardia, e per i treni delle ferrovie che vi affluiscono, che potrà andare in vigore col 1° giugno p. v.

Saranno rappresentate le Società: Mediterranea, Adriatica, Nord-Milano, il Lago Maggiore, Lago di Como, Lago di Lugano, Poste Svizzere, Ferrovie del Gottardo.

><

Per gli impianti da eseguire
nella stazione Centrale di Milano.

Ci consta che il Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio ha raccomandato a quello dei Lavori Pubblici che le proposte presentate dalla Commissione costituita per voto del Consiglio Comunale di Milano e relative agl'impianti da eseguire nella stazione ferroviaria Centrale di quella città per meglio disimpegnare il servizio passeggeri, ed ai provvedimenti da attuarsi allo scalo della grande velocità ed agli scali della piccola velocità di Porta Garibaldi e di Porta Romana siano prese in benevolo esame, e, possibilmente, attuate con sollecitudine.

><

Linea Avellino-Rocchetta S. Venere
(Modificazione d'orario).

Col giorno 1° marzo sarà modificato l'orario della linea Avellino-Rocchetta S. Venere in modo da stabilire nuove corrispondenze del treno serale Avellino-Rocchetta coi treni serali adriatici facenti capo a Rocchetta, i quali saranno pure opportunamente modificati.

><

Istanza per la trasformazione in ferrovia
della tramvia Grandate-Saronno.

La Deputazione Provinciale di Como nello interesse dei proprî amministrati, ed in quello del pubblico servizio, ha fatto vive istanze al Ministero dei Lavori Pubblici, affinchè sia accordata la trasformazione in ferrovia della tramvia Grandate-Saronno, con che verrebbero sempre più migliorate le comunicazioni fra Como ed i Comuni serviti dalla linea Como-Saronno. Per la trasformazione della quale si tratta non si domanda al Governo alcuna sovvenzione chilometrica.

><

Per il servizio ferroviario
alle stazioni di Parma e di Borgo San Donnino.

La Camera di Commercio ed Arti di Parma ha instato presso il Ministero dei Lavori Pubblici allo scopo di ottenere che la Società esercente la Rete Adriatica, mercè opportuni provvedimenti, voglia migliorare i servizi di scarico e di consegna delle merci allo scalo della piccola velocità in quella stazione ferroviaria, rendendo le operazioni più sollecite nell'interesse del commercio, e che i treni diretti sul tronco Parma-Piacenza e viceversa facciano costantemente fermata, durante tutto l'anno, e non solamente nei mesi d'estate alla stazione di Borgo San Donnino.

><

Esposizione-Mercato internazionale di Vienna.

Le Amministrazioni ferroviarie accorderanno le consuete riduzioni di trasporto a favore degli oggetti non accettati o rimasti invenduti alla Esposizione-Mercato internazionale di macchine ed attrezzi agricoli che avrà luogo a Vienna dal 9 al 14 maggio p. v.

><

Ferrovie del Mediterraneo.
(Gare aggiudicate).

Il giorno 13 del corrente mese, in Milano, presso la Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo, ebbe luogo la gara a licitazione privata per l'appalto dei lavori di sistemazione definitiva delle scarpate franose fra Porto Valtravaglia e Luino, lungo la ferrovia da Novara a Pino, dell'importo approssimativo di L. 21,400. Alla gara vennero invitate n. 40 Ditte e le concorrenti furono 24. Rimase aggiudicataria provvisoria la Ditta Misto Ferdinando di Binazo col ribasso del 20.50 0[0 sui prezzi di tariffa.

(Progetti, preventivi, ecc.
presentati all'approvazione governativa).

L'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici:

1. La proposta dei lavori occorrenti per la costruzione di una briglia nell'alveo del rio Migliarina, a monte del ponte della ferrovia situato a Nord della stazione di Mignanezo nella *ferrovia Succursale dei Giovi.* La spesa preventivata per le opere, alle quali si provvederà per trattativa privata, ascende a L. 5500;

2. Una nuova proposta relativa all'impianto di nuovi binari sulle calate del carbone nel *porto di Savona*. La spesa all'uopo preventivata ascende a L. 61,841.80, compreso il valore del materiale metallico d'armamento previsto di L. 15,441.80;

3. La proposta dei lavori occorrenti per la rimozione dei massi pericolosi ai chilometri 119.480-119 510, 121.100-121.750, 125.300-125.500, 125.600-125.760 e 131.500-131.600, fra le stazioni di Ponte San Cono e di Bellamuro, lungo la ferrovia da *Eboli a Metaponto*, con annesso preventivo di spesa di L. 11,600;

4. Il preventivo della spesa di L. 2900 occorrente per provvedere all'esecuzione di lavori di consolidamento del manufatto al chilometro 403 006.81, fra le stazioni di Bianconovo e di Brancaleone, lungo la ferrovia da *Taranto a Reggio;*

5. Il preventivo della spesa di L. 200 occorrente per provvedere all'impianto nella stazicne di *Pisa Centrale*, di una sagoma limite per il carico dei vagoni;

6. La proposta per la sistemazione del disco, lato Battipaglia, della stazione di Gallico, nella linea da *Battipaglia a Reggio*, con annesso preventivo di spesa di L. 450;

7. Il contratto stipulato colla Ditta Sardelli Lucezio di Poggibonsi per la esecuzione di lavori di miglioramento del servizio merci a piccola velocità in *stazione di Siena;*

8. La proposta per provvedere ai lavori di restauro e di consolidamento del ponticello alla progressiva 21.385.27 della linea *Vercelli-Mortara-Broni*. Spesa prevista L. 1780;

9. Il contratto stipulato colla Ditta Magnani Giovanni Battista di Torino per l'esecuzione di lavori d'ampliamento dello scalo merci nella stazione di Sant'Ambrogio, lungo la ferrovia da *Torino a Modane;*

10. Il preventivo della spesa di L. 1850, occorrente per provvedere alla correzione della curva irregolare esistente fra la galleria Ponzano e il ponte Bormida, nel tronco Cengio-Saliceto della linea *Savona-Bra;*

11. Il contratto stipulato colla Ditta Verga Augusto di Como per lavori di restauro al rivestimento nella galleria di Cucciago, lungo la linea *Milano-Chiasso;*

12. Il preventivo della spesa di L. 410 per lavori di completamento dei manufatti e dei fabbricati lungo il tronco Casale Corte Cerro-Ornavasso nella linea da *Gozzano a Domodossola.*

><

Ferrovie dell'Adriatico.

(*Progetti, preventivi, ecc., presentati all'approvazione governativa*).

L'Amministrazione delle Strade Ferrate Meridionali ha sottoposto alla approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici:

1. La proposta per riparare ai danni causati alla ferrovia Colico-Chiavenna dal franamento di massi avvenuto nel giorno 23 dicembre 1895 al chilom. 25.058 della linea *Colico-Chiavenna;*

2. Il preventivo della spesa di L. 3900 per i lavori di sistemazione del rilevato stradale, fra i chilometri 88.478.59 e 88.493.59 della linea *Donobuono-Legnago-Rovigo;*

3. Lo schema di contratto capitolato con la Ditta Badoni Antonio di Lecco per demolizione della condotta alimentante il rifornitore della *stazione di Ardenno-Masino* e per l'impianto di una condotta con tubi di ghisa del diametro di mm. 80;

4. La proposta per la sistemazione di un tratto di fosso di scolo all'esterno del muro di chiusura a mare della stazione di Gallipoli lungo la ferrovia da *Zollino a Gallipoli*. Spesa preventivata L. 200;

5. Il progetto per una condotta d'acqua dalla sorgente *La Gatta* in servizio delle stazioni di Carpinone e di Isernia (linea *Solmona-Isernia*), degli abitati omonimi e della *linea Caianello-Isernia*. L'approvazione del progetto dovrebbe valere anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le espropriazioni;

6. Il contratto stipulato colla Ditta Bocci Bonafede per l'impianto della illuminazione elettrica nella *stazione di Foligno;*

7. La proposta per la sistemazione di un tratto della ferrovia *Orte-Falconara*, esposto alle irruzioni dei torrenti Eggi, Fabbreria e Spina, fra le stazioni di Spoleto e di Campello. La spesa all'uopo preventivata ammonta a lire 11,580;

8. La proposta pel completamento, il risanamento ed il ricarico della massicciata del tronco *Firenze-Pistoia*, con annesso preventivo di spesa di L. 83,000. Alla esecuzione dei lavori si provvederà in economia. La fornitura della ghiaia, il carico e lo scarico della medesima verranno affidati a licitazione privata a una Ditta benevisa.

><

Lavori al Porto di Venezia.

La Società delle Ferrovie per la Rete Adriatica, nel giorno 8 febbraio 1896, ha presentato al Governo, per l'approvazione, la proposta relativa alla costruzione delle banchine del Punto Franco a S. Basilio in Venezia per L. 626,600, in continuazione dei lavori contemplati nei progetti che pure recentemente essa ha avanzato per:

Magazzini Generali . . .	L. 265,000
Molo di Levante	» 720,000
Molo di Ponente	» 740,000

coordinati alle deliberazioni adottate nelle conferenze che, sotto la presidenza del Prefetto, si tennero a Venezia nei giorni 7 e 9 ottobre 1895, e dove, oltre che ai Delegati dei Ministeri dei Lavori Pubblici, della Marina e dell'Adriatica, intervennero i rappresentanti del Comune e della Camera di Commercio di Venezia.

><

Biglietti di andata e ritorno per Roma nella settimana santa.

L'Adriatica ha ritenuto che nello scorso anno, i biglietti speciali di andata e ritorno per Roma, istituiti in occasione delle feste della Settimana Santa, hanno dato un buon risultato, ne ha proposto la riattivazione anche per l'anno in corso.

><

Ferrovie dell'Adriatico.

(*Biglietti andata e ritorno*).

L'Adriatica, per aderire alle istanze del Municipio di Melfi, ha disposto perchè la stazione omonima sia abilitata, in via d'esperimento, alla distribuzione giornaliera di biglietti di andata e ritorno delle tre classi, con riduzione normale per le destinazioni di Foggia, Candelo, Rocchetta e Palazzo San Gervasio.

><

Una bella dimostrazione all'ing. Pacthod.

Il giorno 16 corrente, il signor Ing. Comm. Pacthod, già Capo Servizio delle Ferrovie Italiane, Rete Adriatica, compiè l'ottantesimo anno di età, ed il 20 maggio p. v. il 50° dalla sua entrata in servizio nelle Ferrovie Italiane, servizio che lasciò il 1° gennaio 1893.

Nativo della Savoia, nel 1860 volle conservarsi cittadino italiano e della Patria italiana fu ed è amantissimo.

Cooperò con quei sommi che furono Sommeiller, Grandis e Grattoni all'opera gigantesca del traforo del Cenisio.

Pel suo sapere e per la sua attività, Egli fu pregiato da molti fra gli uomini di Stato dell'epoca del Risorgimento italiano ed ebbe occasione di rendere molti e preziosi servizi all'esercito, alle industrie ed alle finanze nazionali.

Buono ed affabile con tutti, mai avaro di insegnamenti a quanti ne lo richiesero, ed in ispecie alla gioventù, ad una vasta coltura e ad una attività eccezionale, accoppiando una singolare modestia, una bontà d'animo squisita ed una generosità di cuore impareggiabile, si fece amare da quanti lo conobbero, e, *rara avis*, non ebbe nemici.

È sembrato quindi, ad alcuni fra i suoi antichi discepoli e fra i suoi ammiratori, opportuno, ed anche doveroso, di manifestare in questa ricorrenza del suo 80° compleanno, al venerando decano delle ferrovie italiane, allo studioso e valente ingegnere ed all'ottimo cittadino, il sentimento di affettuosa reverenza da cui è meritamente circondato e per augurargli altri molti anni di lieta esistenza.

Nello stesso giorno, 16 corr., gli fu presentato l'indirizzo, scritto da Olindo Guerrini, da una Commissione composta da promotori residenti a Bologna e fu graditissimo.

Le adesioni giunsero a migliaia, dai più alti funzionari ai più modesti agenti delle Ferrovie Italiane e da amici. L'indirizzo trascritto su pergamena artistica verrà colle schede d'adesione riunito in un album che sarà presentato al comm. Pacthod il 20 maggio corrente.

La gioia provata dal venerando uomo per la fattagli dimostrazione è la maggiore delle soddisfazioni per tutti coloro che vi presero parte.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato:

Ha ritenuto che possa essere approvato un progetto di convenzione con la Società Concessionaria della Ferrovia Napoli-Nola-Baiano per la costruzione e la perpetua manutenzione di un ponte metallico per dare passaggio, sotto la detta ferrovia, all'infimo tronco del torrente Roccarainola, nella bonifica dei torrenti di Nola;

Ha espresso l'avviso che sia meritevole di approvazione un atto di transazione concordato colla Ditta Carlo Belletrutti, a definizione di vertenza sorta per pretesi danni arrecati a due stabili appartenenti alla Ditta stessa in dipendenza dei lavori di costruzione della nuova stazione di Bastia e dello allacciamento della linea Cuneo-Mondovì con quella da Savona a Bra;

Ha dato il suo parere su di una domanda della Impresa Fugnoli tendente ad ottenere che sia dichiarata inapplicabile la multa inflittale per ritardo nel compimento dei lavori di rialzamento delle travate metalliche del ponte sull'Adige al chilom. 40.801 della ferrovia da Padova a a Pontelagoscuro;

Ha opinato che possa essere approvato il progetto di convenzione colla provincia di Novara per la destinazione dell'attuale ponte provinciale sul Sesia al servizio esclusivo della ferrovia Torino-Milano, e per il concorso dello Stato, come corrispettivo della cessione nella spesa di costruzione di un nuovo ponte in servizio della strada provinciale;

Ha ritenuto che possa essere approvato il progetto per la costruzione di un piano caricatore nella stazione di Porta Garibaldi in Milano. La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 71,800, ed alla esecuzione delle opere si provvederà a rimborso di spesa a mezzo della Società esercente la Rete mediterranea, giusta le norme della prima parte dell'art. 65 del capitolato d'esercizio;

Ha dato il suo parere su di un progetto di transazione di lite colla Impresa Torello Vivarelli, circa la liquidazione dei lavori di costruzione del tronco Buffaloria-Macchia della Tavola, della linea di Cosenza, fra le progressive 21.300 e 25.700.

><

Tariffe ferroviarie italiane.

(Proroga di tariff speciale).

La Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha disposto che venga mantenuta in vigore per altri due anni, e sempre in via di esperimento, la tariffa locale N. 412, piccola velocità, relativa ai trasporti di vino comune e mosto in botti, barili, od in recipienti di tela impermeabile a vagone completo, il cui termine di esperimento scade col 29 del corrente mese.

(Concessione di tariffa speciale).

Il Ministero del Tesoro, di accordo con quello delle Finanze ha approvata, per la parte che lo riguarda la concessione a favore della Ditta Crugnola per i suoi trasporti di laterizi, ad un prezzo speciale, dietro vincolo di un traffico minimo annuale di 1000 tonnellate.

(Estensione di tariffe alla linea Sant'Eufemia-Catanzaro-Marina).

La Mediterranea, di accordo coll'Adriatica, ha presentato all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici la proposta per estendere alla linea da Sant'Eufemia a Catanzaro Marina le tariffe locali N. 202, 205, 207, 212, 407 e 412 P. V.

(Concessioni ministeriali).

Il Ministero del Tesoro, di accordo con quello delle Finanze, per la parte che lo riguarda:

a) ha approvato la concessione alla Società di Navigazione generale italiana di valersi, anche per la prossima campagna cotonifera, delle facilitazioni fattele in passato per i trasporti di cotoni greggi dagli scali di Genova alla Germania;

b) ha approvato la concessione alla Ditta Zinna e Mazzella per il trasporto di 2000 tonnellate di sansa vergine, da eseguirsi nel periodo di un anno, a vagone completo, fra stazioni del 2° Compartimento della Rete Mediterranea, con percorrenza minima di 44 chilometri su linee della rete stessa.

(Estensione di tariffe speciali alla linea Roma-Ronciglione-Viterbo).

La Mediterranea, d'accordo coll'Adriatica, ha presentato all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici la proposta riguardante la estensione alla linea Roma-Ronciglione-Viterbo delle tariffe locali N. 203, 204, 205, 5207, 208 serie B, 209, 211, 215, 216, 220, 221, 222, 224, 225, 226, 227, 228, 229, 230 e 601 P. V. e 502 P. V. accelerata.

(Modificazioni).

È in corso un decreto dei Ministri dei Lavori Pubblici e di Agricoltura, Industria e Commercio, col quale vengono approvate le modificazioni agli articoli 34 e 105 delle tariffe in vigore per le ferrovie del Mediterraneo, dell'Adriatico e della Sicilia, in conformità alla proposta all'uopo presentata dalle Amministrazioni interessate.

L'Adriatica, anche a nome e per conto della Mediterranea e della Sicula, ha sottoposto alla superiore approvazione una proposta di modificazioni al 1° capoverso dell'articolo 108 delle tariffe e condizioni pei trasporti, giusta gli accordi presi nella quinta conferenza per la

soluzione delle questioni di massima, tenutasi presso il R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate in Roma, nel decorso mese di ottobre.

(Estensione di tariffe).

È in corso il decreto dei Ministri dei Lavori Pubblici e di Agricoltura, Industria e Commercio, col quale viene prorogata per altri due anni, e cioè fino a tutto febbraio 1898, l'estensione della tariffa locale n. 216, P. V., ai trasporti di zolfo in pani ed in pezzi, compreso il calcarone, in partenza dalla stazione di Bellisio-Solfare, giusta la proposta all'uopo presentata dalla Società delle Ferrovie Meridionali anche a nome e per conto di quella per le Strade Ferrate del Mediterraneo.

(Rinnovazione).

Il Ministero del Tesoro, d'accordo con quello delle Finanze, ha dato il suo bene-stare alla rinnovazione per un altro anno delle seguenti concessioni: alla Ditta Vigliazzo e Comp. per trasporti di giobestite; alla Ditta Locatelli pei trasporti di carta e di materie prime; alla Ditta Conti per i suoi trasporti di saponi; alla Ditta Costantini di Ancona per i suoi trasporti di carbone; alla Ditta Filippo Cattaneo per i suoi trasporti di calce e cemento.

><

Tariffe per il valico del Sempione.

Siamo informati che la Camera di Commercio ed Arti di Milano ha presentato al Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio le seguenti domande, le quali hanno relazione coll'accordo italo svizzero pel valico del Sempione:

1. Che per la tassazione dei trasporti da e per l'Italia, transitanti per il valico del Sempione siano adottate sul percorso svizzero le stesse basi unitarie di tariffa per tonnellata-chilometro, che verranno fissate sulla percorrenza italiana;

2. Le ferrovie svizzere si obblighino ad estendere ai nostri trasporti qualunque tariffa più vantaggiosa che venisse in seguito concordata da esse con altre Società ferroviarie estere pel servizio di transito;

3. L'Amministrazione ferroviaria svizzera proceda d'accordo con quella italiana nelle trattazioni con le Società ferroviarie francesi, germaniche, belghe, per procurare che il nostro traffico fruisca anche oltre la frontiera svizzera di ulteriori vantaggi di tariffa;

4. Le nostre Società ferroviarie non si oppongano all'attuazione di tariffe ridotte per incoraggiare le nostre esportazioni.

><

Tariffe ferroviarie internazionali.

(Per le spedizioni di burro e formaggi freschi a Parigi).

Sappiamo che in seguito a domanda della Mediterranea la Società per la Ferrovia Parigi-Lione-Mediterraneo ha sottoposto alla omologazione del proprio Governo una proposta per introdurre nel paragrafo 4° della sua tariffa speciale N. 3, P. V. una disposizione in forza della quale le spedizioni di burro e di formaggi freschi da qualsiasi stazione della predetta ferrovia a Parigi verrebbero tassate in base a prezzi della seconda serie della tariffa generale. In conseguenza, in spedizioni di 10,000 chilogrammi dall'Italia a Parigi, via Modane, fruiranno pel percorso da Modane-Confine a Parigi-Bercy del prezzo di L. 86.20 per tonnellata mentre ora il prezzo che si paga è di L. 100.45.

><

Strade Ferrate Secondarie.

Prospetto dei prodotti del traffico, ottenuti nel primo semestre dell'esercizio finanziario corrente, in confronto di quelli avutisi nel corrispondente periodo dell'esercizio precedente:

Indicazione delle linee	Primo semestre 1895-96	1894-95	Differenza	
Basaluzzo-Frugarolo	5,235	5,049	+	186
Torino-Rivoli	79,270	85,247	—	5,977
Napoli-Pozzuoli-Cuma	177,100	188,973	—	11,873
Torino-Ciriè-Lanzo	304,823	304,133	+	790
Ferrovie di Reggio dell'Emilia	146,484	119,468	+	26,916
Ferrovie Economiche Biellesi	112,346	101,877	+	10,469
Sassuolo-Modena-Mirand.-Finale	177,082	176,063	+	1,019
Bergamo - Ponte della Selva	168,787	149,367	+	19,420
Settimo-Rivarolo-Castellamonte	218,918	218,854	+	7,064
Ferr. e Navig. del Lago di Lugano	44,402	44,691	—	289
Arezzo-Fossato	161,536	155,698	+	5,838
Santhià-Biella	373,040	371,713	+	1,327
Ferr. Nord-Milano	1,427,873	1,376,475	+	51,398
Novara-Seregno	276,125	252,751	+	23,374
Poggibonsi-Colle	28,007	24,968	+	3,039
Fossano-Mondovì	20,542	20,525	+	17
Napoli-Nola-Baiano	187,112	191,052	—	3,940
Vicenza-Treviso e Padova-Bassano	399,300	409,414	—	10,114
Bologna-Portomaggiore	158,900	155,787	+	3,113
Cividale-Portogruaro	119,700	137,257	—	17,557
Torre-Arsiero	80,800	86,455	—	5,655
Conegliano - Vittorio	46,600	48.538	—	1,938
Vicenza-Schio	189,800	191,550	—	1,750
Parma-Suzzara	85,000	85,279	—	279
Arezzo-Stia	73,600	77,312	—	3,712
Padova-Montebelluna	79,700	82,783	—	2,983
Suzzara-Ferrara	173,769	160,666	+	13,103
Reali Sarde	842,319	852,270	—	9,951

><

Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ed il Comitato Superiore delle Strade Ferrate hanno dato parere sui seguenti affari ferroviari:

Progetto per costruzione di un muro contenitore alla spalla Reggio del ponte Mercando lungo la ferrovia Eboli-Reggio;

Progetto per la costruzione della stazione marittima della ferrovia Circumetnea entro il recinto del porto di Catania;

Proposta per la costruzione di 5 garette in muratura lungo il tronco Cineto Romano-Avezzano della ferrovia Roma-Sulmona;

Convenzione col signor Malignano per costruzione di un muro di sostegno e di chiusura a distanza ridotta della linea Reggio-Battipaglia.

Commendatore ENEA BIGNAMI.

A 75 anni è morto a Firenze il comm. Enea Bignami, sindaco della Società delle Ferrovie del Mediterraneo.

Nel 1848, come capitano di stato maggiore nell'esercito sardo, accompagnò il Duca di Genova all'assedio di Peschiera e fu sempre con lui finchè visse. Poi si occupò particolarmente di ferrovie, partecipando anche al traforo del Cenisio.

Nel 1866, dopo l'armistizio di Cormons, accompagnò Menabrea a Vienna per trattare le condizioni di pace.

Scrisse parecchi opuscoli notevoli.

Era un uomo che quasi dissimulava la molta coltura e lo spirito inesauribile sotto l'apparenza dell'uomo gioviale e faceto. Si può dire che conoscesse a menadito l'Europa, da lui percorsa tante volte in lungo ed in largo, ed aveva avuto dimestichezza non soltanto con i grandi uomini nostri, cominciando da Vittorio Emanuele e Cavour, ma con quelli di molti altri paesi.

Il comm. Bignami, che appartenne per lunghissimi anni, prima alle ferrovie dell'Alta Italia, quindi alla Mediterranea, lascia in quel personale viva memoria delle sue doti e compianto generale.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia del Sempione. — Sono terminate le conferenze fra i rappresentanti della Compagnia *Jura-Simplon* e quelli italiani, annunciate nel precedente numero.

Nel Consiglio dei Ministri di ieri, l'on. Saracco, d'accordo coi colleghi Sonnino e Boselli, presentò la relativa Convenzione per la costruzione della linea.

Oggi al Ministero dei Lavori Pubblici gli onorevoli Saracco, Sonnino e Boselli ed i delegati svizzeri Ruchonnet e Dumur hanno firmato il contratto.

Le stazioni ferroviarie di Milano. — Nella seduta del Consiglio comunale di Milano del 18 corrente il consigliere Pisa svolse un'interrogazione sullo stadio che attraversa oggi la questione del riordinamento ferroviario di Milano.

Il sindaco Vigoni, rispondendogli, disse che in questi giorni egli ha ricevuto una proposta di riordinamento del servizio alla stazione centrale dalla Mediterranea e si è già conclusa una specie di convenzione; si tratterebbe della creazione di un fascio di binari a nord della già detta stazione.

Per quanto riflette il servizio merci ricordò che sono già a buon punto i lavori della stazione di Porta Romana.

Presto quindi il servizio ferroviario di Milano risentirà notevoli vantaggi.

Nulla egli sa di positivo sulla nuova stazione che si dice costruirebbe l'Adriatica fuori Porta Monforte. Ne ebbe notizia solamente per via indiretta e non può quindi dare le chieste informazioni.

Ferrovie Venete al Consiglio provinciale di Venezia. — Il Consiglio provinciale di Venezia ha deliberato di pagare in dieci annualità la spesa per la ferrovia Casarsa-Spilimbergo, nominando una Commissione perchè studii la convenienza di dar corso o meno al già deliberato suo prolungamento fino a Gemona, dove s'intersecherebbe colla Pontebbana.

La Deputazione annunciò che in primavera il Consiglio sarà chiamato ad occuparsi della ferrovia diretta Mestre-Bassano di congiungimento con la Valsugana per Primolano e Trento.

Ferrovia economica Asti-Montemagno. — Il giorno 17 corrente è stato firmato il regio decreto per la concessione della ferrovia economica Asti-Montemagno.

Trovasi già in Asti parte del materiale. Rimosse alcune piccole difficoltà, quanto prima incominceranno i lavori.

Ferrovia Rezzato-Vobarno-Valle Sabbia. — A rogito del notaio dott. Stefano Allocchio di Milano venne costituita una Società anonima sotto la ragione « Ferrovia Rezzato-Vobarno e Valle Sabbia, per la costruzione e l'esercizio di detta ferrovia ». Il capitale è di un milione e cento mila lire, diviso in 1100 azioni pagate per tre decimi. La durata della Società è di 50 anni.

Ferrovie del Mediterraneo. — *Prodotti dal 1° luglio 1895 al 1° febbraio 1896.* — Nella prima decade del corrente febbraio i prodotti approssimativi del traffico sulle strade ferrate della Rete Mediterranea ammontarono a lire 3,220,334, superando di lire 452,947 quelli ottenuti nella corrispondente decade del 1895. L'insieme dei prodotti dal 1° luglio 1895 a tutto il 10 febbraio corrente si ragguaglia a lire 78,040,566, presentando un aumento di ben 4,397,955 lire in confronto all'esercizio precedente.

Ferrovie dell'Adriatica. — *Prodotti dal 1° al 10 febbraio 1896.* — Nella prima decade del corrente febbraio i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate Meridionali, Rete Adriatica, ascesero a L. 2,460,603.81, superando di L. 349,327.65 quelli raggiunti nella corrispondente decade del 1895. L'insieme dei prodotti dal 1° gennaio al 10 febbraio del 1896 si ragguaglia a L. 9,364,523.32, presentando un aumento di L. 732,677.94 in confronto al corrispondente periodo del 1895.

Ferrovia economica da S. Giuseppe a Sarno e da Barra per Torre Annunziata a Poggio Marino. — Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha approvato in massima il progetto di una ferrovia a scartamento ridotto da S. Giuseppe a Sarno e da Barra per Torre Annunziata a Poggio Marino, in provincia di Napoli.

Tramvia elettrica Varese-Valganna-Ghirla-Luino. — Gli studi di massima di questa linea sono ultimati e il Comitato promotore della tramvia spiega tutta la maggiore sollecitudine nel raccogliere le sottoscrizioni per la formazione del capitale occorrente e nel disbrigo delle pratiche per la costituzione della nuova Società.

L'officina, secondo il progetto, comprende tre turbine applicate direttamente a tre dinamo che svilupperanno le correnti ad alto potenziale, le quali verranno poi ridotte, lungo la linea, mediante appositi trasformatori.

La condotta forzata dell'acqua è lunga circa 400 metri e presenta un salto di circa 90 metri.

Oltre la domanda per la concessione dell'impianto motore, il Comitato promotore ha già presentato alla Deputazione provinciale anche la domanda per l'occupazione stradale, corredandola del progetto di massima.

Intanto nei giorni scorsi il Consiglio comunale di Valganna votava un sussidio di L. 6000 a fondo perduto per questa impresa.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — *Prodotti del mese di gennaio 1896.* — Il movimento sulle linee della ferrovia del Gottardo (266 chilom.), nel mese di gennaio 1896, confrontato con quello dello stesso mese 1895, fu il seguente:

		1896 gennaio	1895
Passeggieri trasportati	Num.	89,200	77,029
» introito	L.	245,000	196,568.84
Bagagli e cadaveri	Tonn.	235	219
» introito	L.	20,000	20,513.21
Bestiame trasportato	Capi	11,780	16,675
» introito	L.	47,000	66,486.91
Merce trasportata	Tonn.	62,600	52,475
» introito	L.	727,000	631,862.94
Introito complessivo	»	1,040,000	915,426.90
» chilometrico	»	3,909.77	3,441.45
Proventi diversi	»	60,000	60,031.37
Introito generale	»	1,100,000	975,458.27
Spesa complessiva	»	685,000	702,939.85
» chilometrica	»	2,575.19	2,642.63
Introito netto	»	415,000	272,518.42

Nelle spese di esercizio non sono comprese le spese di rinnovazione delle linee e del materiale d'esercizio, che sono rimborsate dal fondo di rinnovazione.

Ferrovie Svizzere. — *Ferrovia diretta Berna-Neuchâtel.* — Il Gran Consiglio comunale della città di Neuchâtel ha risolto di partecipare all'impresa di una ferrovia diretta Berna-Neuchâtel mediante la sottoscrizione di azioni per fr. 500,000 colle seguenti riserve: che la sovvenzione della città di Neuchâtel non sia superiore, in ogni caso, a quella della città di Berna; che i piani ed i preventivi delle spese siano sottoposti al comune di Neuchâtel; che sia stabilito un servizio sufficiente con treni diretti; finalmente che il tracciato della ferrovia sia il più corto possibile.

— *Ferrovia svizzera Nord-Est.* — Il Consiglio d'amministrazione della ferrovia Nord-Est è convocato in Zurigo per oggi, 22 corrente, per la discussione di importanti questioni.

Ai consiglieri d'amministrazione finora non venne ancora fatta alcuna comunicazione sulla questione dei salari.

Ferrovie Francesi. — *Nuova linea Tolosa-Boulogne sur-Gesse.* — È stato presentato alla Camera un progetto di legge avente lo scopo di dichiarare di pubblica utilità l'impianto nei dipartimenti dell'Alta-Garonna e del Gers di una ferrovia d'interesse locale a scartamento ridotto da Tolosa a Boulogne-sur-Gesse. Questa linea avrà un metro di larghezza e 106 chilometri di lunghezza. La concessione è richiesta per 50 anni.

Ferrovie Inglesi. — *Gli agricoltori e le tariffe ferroviarie.* — La Compagnia del *London and North-Western Railway* avendo fatto interrogare da' suoi agenti circa mille fittaiuoli, per conoscere il loro parere sulla diminuzione dei prezzi di trasporto, che proponeva d'introdurre sulla sua rete, per venire in aiuto all'agricoltura, ponendo come condizione che gli agricoltori mettessero a sua disposizione dei vagoni di due tonnellate almeno, e che si accordassero per fare collettivamente delle spedizioni in grande quantità, ebbe delle risposte che si possono riassumere come segue:

1. Il numero di quelli che sono favorevoli alla nuova combinazione è molto ristretto, e non pare che ci sia un desiderio tanto quanto generale di modificare le condizioni attuali del traffico;
2. Più della metà dei fittaiuoli, interrogati, hanno mostrata una completa indifferenza per la questione, tranne alcuni che hanno chiesta una diminuzione dei prezzi di trasporto, mantenendo però le attuali condizioni generali;
3. Per moltissimi fra essi, il traffico è già assicurato dai prezzi di trasporto sufficientemente bassi, e dei quali essi non si lagnano;
4. Una gran parte dei prodotti agricoli sono trasportati per mezzo delle strade ordinarie nei vicini mercati;
5. Un'altra parte importante è comperata dagli intermediari che pagano essi le spese di trasporto;
6. In generale, non sembra che una crisi realmente acuta ci sia nell'agricoltura nei distretti situati nella rete della *London and North-Western Railway*, e la più parte dei fittaiuoli non sembrano riguardare la diminuzione dei prezzi di trasporti come un mezzo per scongiurare una crisi eventuale.

In modo generale sembra che gli agricoltori siano ostili ad ogni modificazione del sistema attuale, che servisse a far conoscere ad altri lo stato dei loro affari.

Ferrovie Germaniche. — *Le tramvie elettriche di Amburgo.* — La rete delle tramvie di Amburgo oltre ad essere una delle più estese dell'Europa, è una delle più importanti per la intensità del traffico, che, in ragione della popolazione, supera quello di Berlino. Le prime di esse furono aperte all'esercizio nella primavera del 1894, e la compagnia esercente, che dapprima incontrò molte difficoltà, ebbe poi tanto successo che decise ben tosto, col consenso delle Autorità, di sostituire la trazione elettrica sopra tutta l'intera rete tramviaria di Amburgo: ciò che avvenne per la maggior parte nel maggio scorso. La totale lunghezza della rete misura circa km. 200, di cui $^2/_3$ circa sono già armati elettricamente.

La rete è suddivisa in 9 sezioni, ognuna delle quali è servita, indipendentemente dalle altre, con uno speciale *feeder* dalla stazione centrale, che produce l'intiera forza necessaria per la trazione sull'intiera rete.

Il conduttore aereo di rame ha una sezione di *mm*² 53 ed è sospeso all'altezza di *m* 6.00 circa; è diviso in sezioni di 500 *m* ciascuna che possono venire collegate o mantenute isolate. L'impianto della linea aerea è simile a quello di Milano e di Roma ed anche le vetture, che sono del sistema Thomson-Houston, non presentano su quelle delle nostre linee elettriche nessuna singolarità. Pesano circa 7 *T* e sono capaci di 30 persone, ed il motore elettrico può sviluppare una forza di 20 + 30 *HP*.

L'armamento del binario è eseguito con rotaie Phoenix pesanti 45 *Kg* a *m*, allettate in massi di cemento larghi 2 e dello spessore di 20 *cm*; esse sono collegate opportunamente per il ritorno della corrente, mediante grossi fili di rame. Il consumo giornaliero della corrente dalle ore 6.30 del mattino alle 1 di notte è di circa 10,000 Kilowatt ore.

La Compagnia ha già in circolazione 240 vetture elettriche e ne disporrà presto di circa 400.

Ferrovie Brasiliane. — Secondo un rapporto del Ministero dell'Industria, i prodotti e le spese della Rete dello Stato sono state le seguenti nel 1894:

	Prodotti Milreis	Spese Milreis	Lunghezza esercitata Chilometri
Centrale	25,911,260	27,056,806	1,155.633
Porto Alegre e Uruguayana . . .	923,716	1,641,607	378.410
Sul di Pernambuco.	574,525	1,084,174	146.420
Baturité	647,265	894,057	244.820
Bahia Extensions .	560,173	983,328	352.566
Centrale di Pernambuco	499,018	658,022	89.210
Rio do Ouro . . .	144,422	584,508	96.232
Sobral	173,986	226,555	216.280
Paulo Alfonso . .	72,840	147,024	116.000
Totali	29,507,205	33,276,081	2,795.571

I prodotti non comprendono le somme delle quali il Governo è debitore del capitolo dei trasporti di merci e passeggieri effettuato per proprio conto.

Il capitale d'impianto di queste linee è di circa 200 milioni di milreis, di cui la metà per il Centrale.

Ferrovie degli Stati Uniti. — *Treni a grande velocità.* — La ferrovia del « New Central e Hudson River » in America, ha aumentato la velocità media del suo treno espresso fra New-York e Buffalo e cioè dai km. 82 all'ora ai km. 85.80. Da oltre 4 anni questo treno ha percorsa la distanza fra New-York e Buffalo, km. 708, in 520 minuti, compreso 4 fermate e 28 rallentamenti. Il tempo che impiegherà adesso fra queste due stazioni sarà di 495 minuti. La seguente tabella dà la più grande velocità media oggi assegnata ai treni espressi dei diversi paesi:

America	km. 85.80	all'ora
Inghilterra . . .	» 83.28	»
Germania	» 82.63	»
Francia	» 80.25	»
Belgio	» 72.47	»
Olanda	» 72.00	»
Italia	» 68.13	»
Austria	» 67.18	»

Ferrovie dell'Africa Australe. — Il Governo della Colonia del Capo e quello dello Stato libero d'Orange hanno concluso una convenzione, colla quale il primo si impegna di costruire ed esercitare le linee ferroviarie seguenti:

1° Dalla frontiera presso Kimberley a Bloemfontein;

questa linea dovrà essere aperta all'esercizio provvisorio il 31 dicembre 1898 e completamente terminata il 30 giugno 1899;

2° Da Harrismith a, o presso, Kroonstad (sulla linea Bloemfontein Johannesburg). Esercizio fissato per il 31 dicembre 1899; compimento il 30 giugno 1900;

3° Da Bloemfontein per Ladybrand, Friksburg e Bethléhem in un punto della linea n. 2;

4° Dalla linea n. 3 ad una distanza di 48 chilometri est di Bloemfontein alla città di Wepener (frontiera del Basutoland).

Le ferrovie 3ª e 4ª devono essere messe in esercizio al più presto possibile dopo il 31 dicembre 1900 e compiute il 31 dicembre 1901.

La lunghezza totale di queste linee è di 300 chilometri.

Notizie Diverse

La Società delle Ferrovie del Ticino assolta in una questione di responsabilità. — L'8 agosto 1895, davanti il Tribunale di Voghera, si trattò la causa intentata alla Società Ferrovie del Ticino, quale civilmente responsabile, al macchinista Sordina e al capo conduttore Valle, da certo Muscolani, che ebbe stritolato un piede da una carrozza del tram Voghera-Stradella. Il Tribunale, con sentenza 11 agosto, condannava il macchinista Sordina Edoardo come colpevole di lesioni personali a 2 mesi e mezzo di detenzione e la Società, nella persona del suo Direttore, al pagamento di L. 10,000 per danni verso la parte lesa, di lire 500 per patrocinio di parte civile, lire 500 per danno emergente e lucro cessante, di altre L. 120 per spese di costituzione di parte civile ed infine al pagamento delle spese tutte di causa e di sentenza, assolvendo solo il capo conduttore Valle.

I condannati si appellarono e la causa si discusse in questi giorni alla Corte d'Appello di Casal Monferrato, che, accettando completamente le tesi proposte dalla difesa, mandava assolto il macchinista Sordina, e assolveva la Società delle Ferrovie da ogni pagamento di spese e rifusione di danni.

La costruzione di un porto ad Ostia. — Il Consiglio dei Lavori Pubblici nella sua adunanza generale del 15 corrente, dopo lunga ed animata discussione, ritenne in massima ammissibile, nei riguardi tecnici, il progetto redatto dall'architetto conte Cozza per la costruzione di un porto ad Ostia, con collegamento ferroviario a Roma.

In quanto alla domandata concessione, il Consiglio si è riservato di pronunciarsi allorquando sul progetto stesso sarà compiuta tutta l'istruttoria prescritta dalle leggi e regolamenti in vigore.

Il telefono sui treni in marcia. — Dalla Wellington and Manawater Railway C. in New-Sud-Wales venne recentemente applicata una speciale comunicazione telefonica fra un treno ferroviario e la stazione più vicina. Accanto ai fili telegrafici vennero collocati particolari fili telefonici, le cui estremità sono unite agli uffici delle singole stazioni. I macchinisti hanno pure con sè sempre un apparecchio telefonico con tutti gli accessori occorrenti per il suo funzionamento. Oltre che della necessaria pila a secco, tale apparecchio è fornito di un rocchetto-filo di condottura, alle cui estremità è fissato un serrafilo metallico (reoforo) elastico. Tosto che un treno deve arrestarsi sulla linea in conseguenza di un qualche sinistro, il macchinista può mettersi in comunicazione con entrambe le più prossime stazioni, appendendo al filo telefonico il filo conduttore che si trova sull'apparecchio telefonico di cui egli è munito, così che il reoforo effettua la congiunzione metallica; quindi egli mette in circuito il suo apparecchio ed annunzia alle dette stazioni la causa dell'arresto del treno, locchè rende facile e sicuro un pronto soccorso.

Per il trasporto degli "steam cars". — Si è costituita a Vicenza una Società per attivare il nuovo sistema di trasporto degli *steam cars*. Sono carrozzoni che portano fino a 65 persone oltre a 80 quintali di merce. Sono capaci di una velocità di 25 chilometri all'ora. La macchina annessa al carrozzone è verticale e supera pendenze del 10 per cento. Non occorrono rotaie. È stato firmato il preliminare per la costituzione della Società di esercizio. Tra le firme figurano i nomi più cospicui per posizione e per censo. Anche le ferrovie del Ticino hanno sottoscritto.

Nuovo canale per forza motrice nella valle del Brembo. — Scrivono da Bergamo al *Corriere:*

D'una nuova opera colossale, che riuscì ad utilizzare una forza idraulica rilevante di parecchie centinaia di cavalli, che prima correva pressochè ignota ed inerte giù pei greti del Brembo, s'è arricchita questa industriale provincia già ricca di tanti stabilimenti produttivi.

Si tratta d'un nuovo grande canale fatto costruire dalla ditta Legler e Hette e C. per alimentare un secondo stabilimento recente, innalzato sulla riva del Brembo, congiunto allo stabilimento antico da una passerella in ferro.

Questo canale è lungo metri 2160, dei quali 1454 dalla bocca di presa all'edificio delle turbine ed il restante costituente il canale di scarico, è largo metri 8 sul fondo e 8.40 a pelo d'acqua, ha una portata di 8 metri cubi al minuto secondo. Ha la sua presa al disotto dello storico ponte della Regina a Villa d'Almè, protetta da una griglia metallica di 30 metri, costrutta dalla ditta Lorini Nathan di Milano, che eseguì del pari tutti gli altri lavori in ferro ed in acciaio.

Una diga di presa in calcestruzzo e legno, lunga metri 92 e dello spessore di 4, attraversa tutto il letto del fiume ed è per un buon tratto mobile per dar sfogo alle piene. Il canale corre lungo la sponda sinistra del fiume e l'argine di sostegno che posa in principio sul ghiaieto del fiume stesso, se ne allontana poi gradatamente fino a 240 metri ed è fornito lungo il percorso delle seguenti opere speciali:

A 600 metri dalla paratoia vi ha uno sfioratoio lungo 40 metri ed a 240 metri dalla paratoia stessa, un sifone lungo 10 metri, costruito con tubi in lamine d'acciaio larghi metri 4.80 ed alti 2 Due ponti in legno alle località *Pascolo Legler* ed alla rampa d'Ossanesga; uno con travatura metallica e sovrapposto al *Mulino Leidi* ed altro consimile alla strada Spiazza, oltre ad altri ponticelli minori in legno pei privati.

Sulle sponde poi del canale vennero aperti dei lavatoi pubblici e per altri vi sono le necessarie prese, specialmente per quelli di Paladina, la residenza dei lavandai di quasi tutta la città.

Il salto utilizzabile è alto 8 metri e si sviluppa in una tubazione di acciaio del diametro di metri 3.60, lunga 15, con due derivazioni per le turbine del diametro di metri 1.80 cadauna. Le turbine sono tre, delle quali una già funziona, e svilupperanno una forza singola di 300 cavalli, che viene trasmessa agli stabilimenti di Ponte S. Pietro, distanti circa 4 chilometri a mezzo di fili di rame. Tutto il macchinario, comprese le turbine e le dinamo, proviene dalla Svizzera.

I lavori d'assaggio incominciarono nel 1894 e quelli di costruzione nel febbraio 1895, durando fino al 20 dicembre 1895, coll'impiego giornaliero di 500 operai, lavorando anche di notte.

Impianto elettrico in Svizzera. — Nel Giura Bernese presso Chaux-de-Fonds venne fatto un importante impianto elettrico: i lavori idraulici comprendono la derivazione per una forza di 4000 HP, ma i locali delle macchine sono finora costruiti per soli 2000 HP con 4 turbine da 500 HP; le dinamo, di pari capacità, sono montate sull'asse verticale delle turbine. L'impianto serve per fornire luce e forza motrice a parecchie località dei dintorni.

Il commercio italo-germanico. — Secondo le statistiche germaniche del 1894, l'importazione di merci italiane nello *Zollverein* rappresenta 3.2 per cento dell'importazione totale, l'esportazione di merci tedesche in Italia

2.7 per cento dell'esportazione totale, con una diminuzione, di fronte al 1893, di 7.1 per cento nelle prime e di 3.7 per cento nelle seconde. In cifra assoluta, il valore delle merci importate dall'Italia diminuì di 9,602,000 marchi dal 1893, quello delle merci esportate di 3,087,000; il primo non è stato superato, nell'ultimo decennio, che negli anni 1889, 1890, 1892 e 1893, il secondo lo fu invece in tutti gli anni.

Nel 1886 e dal 1888 in poi il valore dell'importazione di merci italiane in Germania ha sempre superato quello della esportazione di merci tedesche in Italia.

Sul valore totale dell'importazione dall'Italia la seta greggia figura per poco meno di 40 per cento nel 1894. Contuttochè la cifra di quest'anno non sia stata superata che nel 1889, il valore dell'importazione di questo prodotto presenta, per discesa di prezzo, una diminuzione di 15,931,000 marchi, mentre si sarebbe dovuto avere un aumento di 4,620,000 marchi, se il prezzo di 4802 marchi per quintale applicato dall'ufficio di statistica tedesco nel 1893 alla seta italiana non fosse stato ridotto a 3400 nel 1894.

L'importazione del vino italiano di ogni sorta è rappresentata da un valore di 26 milioni di marchi, corrispondente a 2.1 per cento dell'importazione totale dall'Italia. L'importazione del vino in botti dall'Italia segna un regresso nel 1893 e più ancora nel 1894, in confronto del 1892, per effetto delle abbondanti vendemmie tedesche avutesi nel 1892-93 e nel 1893 94 (mentre quella della campagna 1891-92 era riuscita scarsissima), le quali stanno a riscontro di produzioni ristrette in Italia.

I sinistri marittimi nel 1895. — Secondo il riassunto generale degli accidenti e delle perdite verificatisi durante l'anno testè spirato, redatto dal *Bureau Veritas*, i sinistri marittimi si ripartiscono come segue:

Perdite: Velieri 912, della portata complessiva di 301,914 tonnellate, dei quali 257 inglesi, 193 norvegesi, 135 americani, 84 germanici, 66 francesi, 59 svedesi, 38 italiani, 28 danesi, 26 russi, 21 olandesi. Cause delle perdite: incagliati 410, abbandonati 133, condannati 130, supposti perduti 86, calati a fondo 63, scontrati 55, incendiati 35.

— Piroscafi 210, della portata, insieme, di 167,914 tonnellate, dei quali 113 inglesi, 19 germanici, 18 francesi, 13 norvegesi, 9 americani, 7 spagnuoli, 6 giapponesi. Cause delle perdite: incagliati 114, scontrati 42, affondati 21, supposti perduti 14, incendiati 13, condannati 4, abbandonati 2.

Accidenti: Velieri 3019, ossia 1,066 inglesi, 676 americani, 472 norvegesi, 149 germanici, 139 svedesi, 123 francesi, 120 danesi, 96 italiani, 74 russi, 50 olandesi, 14 austriaci. Cause: burrasche 1032, incagli 770, scontri 680, falle d'acqua 484, incendi 53.

— Piroscafi 3304, dei quali 2237 inglesi, 281 germanici, 225 norvegesi, 132 francesi, 90 svedesi, 85 americani, 73 danesi, 53 spagnuoli, 52 olandesi, 34 austriaci, 32 belgi, 28 italiani, 23 russi, 22 greci. Cause: scontri 1032, incagli 1004, guasti nella forza motrice 686, burrasche 469, incendi 160, falle d'acqua 43.

Come si rileva, i sinistri che colpirono la marina italiana sono inferiori, numericamente, a quasi tutte le altre marine, ma proporzionati, naturalmente, alla consistenza della marina stessa, la quale occupa, pur troppo, uno degli ultimi posti.

Il commercio italo-argentino. — Abbiamo altra volta accennato agli eventi cui andò soggetta l'importazione italiana nella Repubblica della Plata, per effetto della crisi economico-finanziaria che colpì i mercati dell'America meridionale. Esaminando il periodo dal 1880 al 1894, troviamo che il valore dell'importazione dal nostro paese nell'Argentina salì rapidamente da milioni 2.6 di *pesos* nel 1880 fino a 10.2 milioni nel 1889; nei due anni successivi, che segnano il periodo acuto della crisi, si ebbe una brusca e rapida discesa, fino a 4 2 milioni soltanto nel 1891 e cioè alla cifra del 1885.

Sorte non diversa è toccata a tutti i paesi uniti da relazioni commerciali colla Repubblica Argentina. Dal 1892 le condizioni del mercato platense, rispetto all'Italia, migliorarono grandemente, cosicchè nel 1893 e nel 1894 si toccarono cifre non superate che da quelle del 1889. Guardando poi alla cifra percentuale dell'importazione dall'Italia, in confronto dell'importazione totale, possiamo dire che nell'ultimo biennio il nostro commercio ha raggiunto il massimo livello, guadagnando, rispetto agli altri paesi, più di quanto esso aveva perduto.

Il valore dell'importazione del vino italiano nella Repubblica Argentina rappresenta, nel 1893 e nel 1894, intorno a 33 per cento del valore di tutta l'importazione dall'Italia. Il nostro paese tiene, come è noto, il primo posto nella importazione del vino comune in botti e in bottiglie, ma nel 1893 e nel 1894 lo ha ottenuto a molto maggior distanza che negli anni precedenti dagli altri Stati, tra i quali primeggiano la Francia e la Spagna.

Il commercio del vino italiano non solo si è sostenuto più di quello degli altri paesi concorrenti durante il periodo della discesa che si riscontra nell'importazione totale, ma malgrado la lieve diminuzione avvenuta nell'anno 1894, esso ha guadagnato più del commercio dei paesi stessi dal 1892, anno che ha iniziato il periodo di una nuova ascesa.

All'importazione dall'Italia, dopo il vino, presentano la cifra di maggior importanza i tessuti di cotone puro, circa 13 per cento dell'importazione italiana totale. Nel commercio di questo prodotto sul mercato argentino il nostro paese non è vinto che dalla Gran Brettagna, come risulta da queste cifre che indicano le quantità provvedute dai principali paesi nel biennio 1893 94:

		1893	1894
Gran Brettagna . .	chilog.	7,288,000	7,223,000
Italia	»	1,197,000	1,212,000
Germania	»	890,000	616,000
Uruguay (transito) .	»	352,000	537,000
Belgio	»	709,000	485,000
Francia	»	553,000	328,000
Stati Uniti	»	212,000	143,000
Altri paesi	»	189,000	138,000
	Totale chilog.	11,390,000	10,682,000

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Segniamo con un asterisco * le notizie di cui diamo maggiori ragguagli nelle Informazioni Particolari, ove sono pubblicate eziandio le *Deliberazioni del Consiglio di Stato* e le *Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici*.

1. — Progetti e preventivi di spese presentati per l'approvazione al R. Ispettorato Generale.

Rete Adriatica. — L. 83,000 * proposta pel completamento, risanamento e ricarico massicciata sul tronco Firenze-Pistoia;

L. 11,580 * proposta per lavori di sistemazione sulla linea Orte-Falconara;

L. 3900 * preventivo per lavori di sistemazione del rilevato stradale sulla linea Donobuono-Legnano-Rovigo;

L. 200 * proposta per sistemazione d'un fosso nella stazione di Gallipoli, linea Zollino-Gallipoli;

Contratti e proposte * diverse.

Rete Mediterranea. — L. 200,000 * proposta per sostituzione di travata metallica con archi in muratura al ponte-viadotto di Acquabona, sulla linea da Savona a Bra;

L. 61,841.80 * proposta per impianto di nuovi binari sulle calate del carbone nel porto di Savona, comprese L. 15,441.80 per materiale metallico d'armamento;
L. 11,600 * proposta per rimozione di massi pericolosi, lungo la linea Eboli-Metaponto;
L. 5500 * proposta per costruzione di briglia nel rivo Migliarina, nella ferrovia succursale dei Giovi;
L. 2900 * preventivo per lavori di consolidamento di manufatto sulla linea Taranto-Reggio;
L. 1850 * preventivo per correzione di una curva irregolare sulla linea Savona-Bra;
L. 1780 * proposta per lavori di restauro e consolidamento di un ponticello sulla linea Vercelli-Mortara-Broni;
L. 450 * proposta per sistemazione d'un disco sulla linea Battipaglia-Reggio;
L. 410 * preventivo per lavori di completamento sulla linea Gozzano-Domodossola;
L. 200 * preventivo per impianto di sagoma-limite nella stazione di Pisa Centrale;
Contratti * diversi.

3. — Gare aperte.

Rete Mediterranea. — Per appalto opere di completameuto del tronco Prata Pratola-Benevento. Importo L. 12.500. Tempo utile per la presentazione delle offerte fino al 24 febbraio, ore 10.30.

4. — Gare aggiudicate.

Rete Mediterranea. — Alla Ditta Misto Ferdinando, di Binazo, venne *provvisoriamente* aggiudicato l'appalto * dei lavori di sistemazione definitiva delle scarpate franose fra Portovaltravaglia e Luino, sulla linea Novara-Pino, col ribasso del 20.50 0[0 sui prezzi di tariffa.

5. — Contratti stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Mediterranea (Seduta del Comitato, 21 febbraio). — Colla Società degli Alti Forni, Fonderie ed Acciaierie di Terni, per fornitura di 500 assi sciolti in acciaio Martin Siemens per carri e carrozze;
Colla Ditta Bartolomea Grondona di Pontedecimo, per appalto lavori di consolidamento e di riparazione della tettoia viaggiatori della stazione di Asti;
Colla Ditta Peregrini e Galimberti di Milano, per appalto lavori allargamento dell'impalcatura metallica sul fiume Olona in stazione di Milano P. T.;
Colla Ditta Sica Mattia di Mercato S. Severino, per costruzione muri di chiusura e parasabbia a monte della linea Castellamare-Torre Annunziata.

II. — Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Municipio di Vill'Albese — Como — (2 marzo, ore 13, 1ª asta). — Appalto delle opere di costruzione di un edificio scolastico. Importo L. 43,182.61. Cauzione provv. L. 2000. Fatali 18 marzo.

Municipio di Novara (5 marzo, ore 13, 2ª asta per diserzione 1° incanto). — Appalto dei lavori per la costruzione del tronco di strada provinciale di Centovalli, compreso fra l'abitato del Re e la Galleria sotto Olgia in Val Vegezzo. Importo L. 234,300. Fatali 21 marzo, ore 11.

Municipio di Reggio Calabria (9 marzo, ore 11, unico e definitivo). — Appalto dei lavori d'ampliamento e sistemazione del Palazzo di Città. Importo L. 260,000. Cauzione provv. L. 12,500. Cauzione defin. L. 25,000.

APPALTI ALL'ESTERO.

Belgio. — L'aggiudicazione per la costruzione della sezione di Ciney a Spontin della linea Ciny Yvoir, è stata fissata per il giorno 11 marzo p. v.
— Un'importante aggiudicazione avrà luogo ugualmente fra non molto a Bruxelles. Essa comprenderà lavori di sterro e costruzione di ponti, muri di sostegno, acquedotti, fogne, ecc., da costruirsi in prossimità della stazione di Anversa-Est. — I lavori ascendono a fr. 2,016,186, la cauzione è stabilita in fr. 100,000.

Francia. — Sino al 15 marzo, presso l'Ingegnere in capo del Dipartimento di Boubsa Desançon, offerte per la costruzione e l'esercizio di un tramway fra Pontarlier e Mouthe.

III. — Forniture diverse.

Aste.

Laboratorio Pirotecnico — Bologna — (10 marzo, ore 15, unica e definitiva). — Fornitura di kg. 8000 di **ottone** in verghe, a L. 1.70 il chilogramma. Cauz. L. 1360, consegna a giorni 60.

R. Fonderia — Napoli — (9 marzo, ore 14, unica e definitiva). Fornitura di kg. 3500 di **rame** in filo sagomato (per proietti da 7 e 9), a L. 1.85 il chilogramma. Cauzione L. 648, consegna a giorni 30.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

	febbr. 15	febbr. 22
Azioni Ferrovie Biella	L. 463	479
» » Mediterranee	» 492	489
» » Meridionali	» 650	646.50
» » Pinerolo (1ª emiss.)	» 360	360
» » » (2ª »)	» 340	340
» » Secondarie Sarde	» 313	312
» » Sicule	» 588	588
Buoni Ferrovie Meridionali	» 558.50	558.50
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e		
» » Sicule *A. B. C. D.*	» 285	284.50
» » Cuneo (2ª emiss.)	» 308	308
» » Gottardo 4 %	» 102.25	102.30
» » Mediterranee 4 0[0	» 512	510
» » Meridionali	» 302.50	302.75
» » Meridionali Austriache	» 392	391.50
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 305.50	305.50
» » » 2ª emiss.	» 283.50	285
» » Pontebba	» 453	453
» » Sarde, serie *A.*	» 292	292
» » » serie *B.*	» 288	288
» » » 1879	» 294.50	295
» » Savona	» 303.50	306
» » Secondarie Sarde	» 428	429.50
» » Sicule 4 0[0 oro	» 460.50	460.50
» » Tirreno	» 450	450
» » Vittorio Emanuele	» 309	308.50

ESTRAZIONI E PAGAMENTI.

Ferrovia Lucca-Pistoia. — Il Ministero del Tesoro notifica che le cedole delle Obbligazioni di detta Ferrovia (emissioni 1856, 1858 e 1860), pei semestri scadenti il 1° marzo e 1° settembre 1896, saranno pagate in L. 4.88 e 4.89 nette.

CONVOCAZIONI.

SOCIETÀ FERROVIARIE, TRAMVIARIE E DI NAVIGAZIONE.

5 marzo. — **Società Anonima Funicolare e Tramwia in Bergamo.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 12, in Bergamo.

7 marzo. — **Società Anonima della Tramwia in Massa.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 15, nella Sede sociale.

17 marzo. — **Ferrovia Suzzara-Ferrara.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 20.30 nella Sede sociale in Milano, via S. Maria Folcorina, 17.

23 marzo. — **Società Torinese di Tramways e Ferrovie Economiche.** — Assemblea ordinaria per le ore 14, nel salone della Banca di Torino.

BANCHE E SOCIETÀ DIVERSE.

7 marzo. — **Società Italiana per il Gaz.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 14, nella Sede sociale in Torino.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1895-96. — *Dal 1° al 10 Febbraio 1896. — 22ª Decade.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA		
	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze
Chilometri in esercizio.	4407	4407	—	1298	1085	+ 213
Media.	4407	4359	+ 48	1235	1080	+ 155
Viaggiatori.	1,109,680 66	929,100 29	+ 180,580 37	68,449 35	39,015 05	+ 29,434 30
Bagagli e cani. . . .	58,358 51	49,485 87	+ 8,872 64	2,634 91	830 22	+ 1,804 69
Merci a G.V. e P.V. acc.	281,698 96	252,055 90	+ 29,643 06	12,811 19	8,224 87	+ 4,586 32
Merci a P. V. . . .	1,627,420 28	1,445,880 91	+ 181,539 37	64,284 79	47,797 72	+ 16,487 07
TOTALE .	3,077,158 41	2,676,522 97	+ 400,635 44	148,180 24	95,867 86	+ 52,312 38
Prodotti *dal 1° Luglio 1895 al 10 Febbraio 1896.*						
Viaggiatori.	29,611,953 78	28,194,880 40	+1,417,073 38	1,517,403 61	1,482,048 11	+ 35,355 50
Bagagli e cani. . . .	1,355,155 17	1,310,938 32	+ 44,216 85	46,303 01	37,311 62	+ 8,991 39
Merci a G.V. e P.V. acc.	7,372,811 81	6,882,045 17	+ 490,766 64	303,853 84	277,458 07	+ 26,395 77
Merci a P. V. . . .	36,377,836 56	34,183,100 44	+2,194,736 12	1,455,248 93	1,274,829 11	+ 180,419 82
TOTALE .	74,717,757 32	70,570,964 33	+4,146,792 99	3,322,809 39	3,071,646 91	+ 251,162 48
Prodotto per chilometro.						
della decade	698 24	607 33	+ 90 91	114 16	88 36	+ 25 80
riassuntivo . . . . ,	16,954 34	16,189 71	+ 764 63	2,690 53	2,844 12	— 153 59

(*) La linea Milano-Chiasso (km. 52) comune colla Rete Adriatica, è calcolata per la sola metà.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA. — 4ª Decade — dal 1° al 10 Febbraio 1896

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Prodotti indiretti	TOTALE	Media dei chilom. esercitati
PRODOTTI DELLA DECADE.							
1896	809.106 53	37.400 66	285.077 77	1.132.064 89	10.789 85	2.274.489 70	4.247 00
1895	658.582 16	30.447 87	231.079 12	1.027.237 65	11.510 50	1.958.857 30	4.215 00
Differenze nel 1896	+ 150.524 37	+ 6.952 79	+ 53.998 65	+ 104.827 24	— 720 65	+ 315.582 40	+ 32 00
PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.							
1896	3.058.557 26	137.128 20	1.184.250 10	4.242.867 07	50.059 10	8.667.861 73	4.247 00
1895	2.746.205 97	122.477 11	1.074.247 26	4.032.051 60	53.606 76	8.028.588 70	4.215 00
Differenze nel 1896	+ 307.351 29	+ 14.651 09	+ 110.002 84	+ 210.815 47	— 3.547 66	+ 639.273 03	+ 32 00
RETE COMPLEMENTARE							
PRODOTTI DELLA DECADE.							
1896	65.810 50	1.250 63	18.912 41	98.940 32	1.250 25	186.164 11	1.359 88
1895	50.315 34	1.020 35	16.318 26	83.384 16	1.380 75	152.418 86	1.294 68
Differenze nel 1896	+ 15.495 16	+ 230 28	+ 2.594 15	+ 15.556 16	— 130 50	+ 33.745 25	+ 65 20
PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.							
1896	234.814 65	4.610 67	74.028 30	377.255 92	5.952 05	696.661 59	1.359 88
1895	194.512 44	4.061 48	66.856 12	330.627 98	7.198 66	603.256 68	1.294 68
Differenze nel 1896	+ 40.302 21	+ 549 19	+ 7.172 18	+ 46.627 94	— 1.246 61	+ 93.404 91	+ 65 20

PRODOTTI PER CHILOMETRO DELLE RETI RIUNITE

PRODOTTO DELLA DECADE			PRODOTTO RIASSUNTIVO		
esercizio corrente	esercizio precedente	Differenza nel 1896	dell'anno corrente	dell'anno precedente	Differenza nel 1896
438 85	383 19	+ 55 66	1.670 18	1.566 67	+ 103 51

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

Dai punti contro indicati alle stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)		BIGLIETTI SEMPLICI — Londra (1) 1a classe	Londra (1) 2a classe	Parigi (2) 1a classe	Parigi (2) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO — Londra (3) (Diritto di porto compreso) 1a classe	Londra (3) 2a classe	Londra (3) validità	Parigi (4) 1a classe	Parigi (4) 2a classe	Parigi (4) validità
Via Moncenisio											
Torino	via Calais	166 35	116 55	90 75	61 60	254 —	187 85	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni
	via Boulogne	160 25	112 05								
Milano	via Calais	180 90	129 15	104 85	72 25	272 25	199 30	45 giorni	166 35	119 —	30 giorn
	via Boulogne	175 60	124 65								
Venezia	via Calais	—	—	141 75	97 30	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni
	via Boulogne										
Genova	via Calais	187 —	131 —	111 40	76 05	—	—	—	—	—	..
	via Boulogne	180 90	126 50								
Via Genova											
Livorno	via Calais	209 90	147 05	134 30	92 10	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	203 80	142 55								
Firenze	via Calais	217 30	152 25	141 70	97 30	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	211 20	147 75								
Roma	via Calais	249 —	174 40	173 40	119 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	242 90	169 90								
Napoli	via Calais	279 85	196 —	205 60	142 —	478 50	353 95	6 mesi (**)	—	—	—
	via Boulogne	278 75	191 50								
Via Bologna											
Firenze	via Calais	224 60	157 30	149 —	102 35	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	218 50	152 80								
Roma	via Calais	263 85	184 80	188 25	129 85	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	257 75	180 30								
Napoli	via Calais	294 80	206 50	220 60	162 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	288 70	202 —								
Brindisi — Via Napoli	via Calais	325 85	228 20	251 60	174 20	548 25	399 30	6 mesi (*)	—	—	—
	via Boul.	319 75	223 70								
Brindisi — Via Bolog.	via Calais	302 65	211 95	227 05	157 —	525 45	386 80	6 mesi	—	—	—
	via Boul.	296 55	207 45								
Messina — Via Napoli	via Calais	369 25	259 75	295 —	205 80	—	—	—	—	—	—
	via Boul.	363 15	255 25								

OSSERVAZIONI.

BIGLIETTI SEMPLICI.

(1) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta.

Per diritto del bollo fr. 0,10 per i biglietti al disopra di 10 franchi.

(2) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi che valgono per 20 giorni.

BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO.

(3) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta.

(*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capo-stazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia.

(**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto.

(4) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI		1a e 2a CLASSE		(*)	1a e 2a CLASSE (***)	Treno di lusso PENINSULAR-EXPRESS settimanale il venerdì part. da LONDRA (1)
Londres Ch.-Gross	Par.	9 — a.	10 — a.	11 — antim.	8 15 p.	8 15 p.
Londres Victoria	—	9 — a.	Via Folkestone	11 — antim.	8 15 p.	8 15 p.
Douvres	—	10 55 a.		1 — pomer.	10 15 p.	10 15 p.
Calais-M. (Buffet) (ora di Greenwich)	Arr.	12 15 a.		2 20 pomer.	12 10 a.	12 10 p.
		Déjeun.				
Calais-M. (ora francese)	Par.	12 49 p.		3 — pomer.	1 04 a.	1 » a.
Boulogne-Gare (Buffet)	Arr.	1 27 p.	2 18 p.	—	1 49 a.	—
	Par.	1 29 p.	2 28 p.	—	1 51 a.	—
Amiens (Buffet)	Arr.	3 04 p.	3 59 p	5 12 pomer.	3 41 a.	3 28 a.
	Par.	3 09 p.	4 04 p.	5 17 pomer.	3 46 a.	3 33 a.
Paris-Nord (Buffet)	Arr.	4 45 p.	5 40 p.	7 — pomer.	5 38 a.	Per la grande cintura
		Pranzo				
Paris-Nord	Par	Vagon-restaurant		7 44 pomer.	6 23 a.	
Paris-Lyon (Buffet)	Arr			8 21 pomer.	7 23 a.	

STAZIONI		(B) 1a e 2a classe	1a e 2a classe	1a cl.	1a 2a cl.	Treno di lusso
Paris-Lyon (Buffet)	Par.	8 55 p.	9 10 p.	9 25 a.	2 15 p.	
Dijon	Arr.	1 51 a.	2 24 a.	2 01 p.	7 13 p.	10 32 a.
Genève	—	»	8 52 a.	11 47 p.	—	—
Aix-les-Bains	—	6 33 a.	7 58 a.	10 45 p.	12 27 a.	3 18 p.
Chambéry	—	6 56 a.	8 31 a.	11 24 p.	12 50 a.	3 40 p.
Modane	—	9 43 a.	1 38 p.		3 37 a.	6 40 p.
Torino (ora dell'Europa centrale (2)	Arr.	2 20 p.	6 40 p.	—	8 10 a.	11 12 p.
Torino	Par	2 40 p.	7 55 p.	—	8 45 a.	
Novara	Arr	4 36 p.	9 51 p.	—	10 42 a.	
Milano	Arr	5 35 p.	11 05 p.	—	11 40 a.	
					1a 2a cl.	
Torino	Par.	2 45 p.	8 10 p.	—	8 40 a.	
Genova	Arr.	6 14 p.	11 21 p.	—	12 » p.	
San-Remo	—	11 22 p.	8 45 a.	—	4 47 p.	
Pisa	—	10 58 p.	4 30 a.	—	4 34 p.	
Firenze	—	12 45 a.	7 30 a.	—	6 54 p.	
Livorno	—	11 39 p.	5 24 a.	—	5 09 p.	
Roma	—	6 34 a.	10 30 a.	—	11 30 p.	
Napoli	—	1 36 p.	6 30 p.	—	7 10 a.	
Brindisi	—	»	»	—	6 20 p.	
Torino	Par.	2 45 p.	7 05 p.	—	8 40 a.	11 20 p.
Alessandria	Arr.	4 18 p.	8 55 p.	—	10 15 a.	12 50 p.
Bologna	—		2 12 a.	—	2 53 p.	5 19 a.
Ancona	—	—	6 52 a.	—	11 10 p.	9 21 a.
Brindisi	—	—	10 17 p.	—	11 » a.	7 50 p.
Firenze	—	—	6 23 a.	—	6 25 p.	
Roma	—	—	12 50 p.	—	11 50 p.	
Napoli	Arr.	—	6 30 p.	—	7 10 a.	

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

RITORNO

STAZIONI		1a e 2a CLASSE	1a e 2a CLASSE		1a e 2a CLASSE	
Napoli. (ora dell'Europa centrale (2)	Par.	7 50 a.	—	—	2 55 p.	
Roma	—	2 30 p.	—	—	11 10 p.	
Firenze	—	9 05 p.	—	—	6 10 a.	
Brindisi	—	6 10 a.	—	—	5 35 p.	
Ancona	—	8 32 p.	—	—	5 35 a	
Bologna	—	1 35 a.	—	—	10 30 a.	
Alessandria	—	6 38 a.	8 33 a.	10 46 a.	5 12 p.	
Torino	Arr.	8 30 a.	10 13 a.	12 30 p.	7 — p.	
Brindisi	Par.	—	—		10 20 a.	
Napoli	—	7 50 a.	2 55 p.		10 45 p.	
Roma	—	3 » p.	8 50 p.	10 17 p.	8 10 a.	
Livorno	—	9 40 p.	»	4 10 a.	1 55 p.	
Firenze	—	8 25 p.	»	»	12 05 p.	
Pisa	—	10 32 p.	2 55 a.	4 47 a.	2 35 p.	
San-Remo	—	6 50 p.	»	3 30 a.	1 48 p.	
Genova	—	2 45 a.	6 35 a.	8 46 a.	7 07 p.	
Torino	Arr.	7 45 a.	10 13 a.	12 30 p.	10 50 p.	
Milano	Par.	1 50 a.	10 40 a.		8 18 p.	
Novara	—	4 30 a.	11 40 a.		9 16 p.	
Torino	Arr.	8 25 a.	1 40 p.		11 10 p.	
Torino	Par.	8 50 a.	2 20 p.		11 25 p.	—
Modane (ora franc.)	—	12 19 p.	5 26 p.		2 21 a.	—
Chambéry	—	3 42 p.	8 14 p.		5 02 a.	—
Aix-les-Bains	—	4 14 p.	8 39 p.		5 27 a.	—
Genève	—	2 46 p.	7 21 p.		4 15 a.	—
Dijon	—	11 20 p.	1 45 a.		11 40 a.	1 12 p.
Paris-Lyon (Buffet)	Arr.	4 43 a.	6 50 a.		5 33 p.	5 54 p.
Paris-Lyon (Buffet)	Par.	7 25 antim.			6 50 p.	
Paris-Nord (Buffet)	Arr.	8 04 antim.			7 49 p.	
		A) 1a, 2a classe	1a 2a cl.	Déjeun. 1a 2a cl.	Pranzo (**) 1a, 2a, 3	
Paris-Nord (Buffet)	Par.	9 — antim.	10 30 a.	11 50 a.	9 — p.	
Amiens (Buffet)	Arr.	10 40 antim.	12 06 p.	1 25 p.	10 47 p.	
	Par.	10 45 antim.	12 26 p.	1 30 p.	10 52 p.	
Boulogne-Gare (Buffet)	Arr.	12 18 pomer.	2 01 p.	»	12 34 a.	
	Par.	12 20 pomer.	2 04 p.	»	12 36 a.	
Calais-M. (Buffet) (ora francese)	Arr.	1 » pomer.	Via Folkestone	3 41 p.	1 20 a.	
Calais-M. (ora di Greenwich)	Par.	1 11 pomer.		3 45 p.	1 30 a.	
Douvres	—	3 05 pomer.		5 45 p.	4 — a.	
Londres Victoria	Arr.	4 50 pomer.		7 30 p.	5 55 a.	
Londres Ch.-Gross	Arr.	4 55 pomer.	6 10 p.	7 35 p.	5 55 a.	

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSERVAZIONI. — *Viaggiatori.* — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende viaggiatori di 3a classe da Parigi per Boulogne, Calais e l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori di 3a classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne. (A) Questo treno non prende i viaggiatori di 2a classe che per Calais e l'Inghilterra. (B) Il treno che parte da Parigi-Lione alle 8.55 pom. non prende a Parigi in 2a classe che i viaggiatori a destinazione oltre Culoz in direzione di Modane e dell'Italia. — *Nota importante.* I treni che partono da Parigi-Nord per Londra alle 9 a. e alle 9 p. e quelli che partono da Londra per Parigi-Nord alle 9 a. e alle 8.15 p., prendono viaggiatori per Boulogne e Boulogne Tintelleries. — *Vetture dirette da Calais verso P.-L.-M.* Una vettura di 1a classe lits-salon va direttamente da Calais a Milano col treno che parte da Calais alle 3 p. e da Parigi-Lione alle 8.55 p. — *Da P.-L.-M. verso Calais.* Una vettura di prima classe lits-salon va direttamente da Milano a Calais col treno partente da Milano alle 10.40 a. e da Parigi-Nord alle 9 a.

TORINO, 1896 — Tip. Lit. CAMILLA E BERTOLERO di NATALE BERTOLERO, Via Ospedale, 18.

ANNO XXIX. Sabato, 29 Febbraio 1896 NUM. 9.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA . . . . L.	20	11	6
PER L'ESTERO . . . . »	28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 80 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino

SOMMARIO DELLE MATERIE. —

LA FERROVIA DEL SEMPIONE
ED IL PORTO DI MARSIGLIA

Il seguente articoletto, comparso nel giornale francese *Le Génie*, prova quanto sia reputata importante l'impresa del Sempione in Francia, specialmente come accapparratrice del traffico diretto tra la Svizzera francese e l'Italia al porto di Genova a detrimento del porto di Marsiglia.

« Questo nuovo valico alpino ha per scopo di attirare al porto di Genova tutto il traffico diretto tra la Svizzera francese e l'Italia (che non avrebbe potuto prendere il Gottardo), e che si effettua ora sulla linea francese del Moncenisio o per la via Culoz-Lione-Marsiglia.

« Tutti conoscono l'importanza del mercato della Svizzera francese. Non vi sono che i nostri protezionisti, che pare lo ignorino, trattandolo come una quantità trascurabile, poichè l'hanno chiuso al nostro commercio di importazione colle loro tariffe protezioniste.

« Se noi ci siamo privati volontariamente di questo sbocco, noi siamo felici di constatare che la Camera di Commercio di Marsiglia fa i più lodevoli sforzi per non rinunciare al traffico considerevole che fa la Svizzera francese col Mediterraneo.

« Ne va della prosperità del nostro paese; ne va soprattutto degli interessi della città di Marsiglia, che sarebbero gravemente compromessi se non si cercasse di rimediare alle conseguenze fatali che avrebbe per essa la concorrenza di Genova.

« Infatti, la via da Genova a Losanna si trova accorciata di 110 chilometri dal traforo del Sempione; il porto italiano deve dunque attirare la corrente commerciale esistente tra la Svizzera ed il Mediterraneo, ed i battelli italiani avranno il monopolio dell'approvvigionamento della Svizzera romanda.

« Marsiglia perderà una parte del suo tonnellaggio e la Francia un nuovo coefficiente della sua antica potenza commerciale.

« Dal 1891, il commercio del porto di Marsiglia coll'estero, colle Colonie e coi nostri protettorati è diminuito di circa 300 milioni di franchi. Non è ancora la decadenza, senza dubbio, ma è un sintomo che è bene meditare.

« Il mezzo sicuro di rimediare alla nuova concorrenza ed alle disastrose conseguenze del nuovo tunnel transalpino, ora che abbiamo perduto ogni speranza nella ferrovia centrale, del *Colle del Gigante*, è di prendere, se è possibile, il traforo del Sempione, riunendo Marsiglia al Rodano col canale di giunzione che da 15 anni tutti i Ministri hanno formalmente promesso, e che, riunendo Marsiglia alla nostra rete di vie navigabili, abbrevierà infatti di 23 chilometri la distanza per ferrovia che separa il nostro grande porto dal centro dell'Europa.

« Mentre noi esitiamo, e perdiamo il nostro tempo a discutere, il Governo germanico ha inaugurato il Canale dell'Elba, destinato a riunire Amburgo al centro del Continente; l'Olanda consacra 100,000,000 di franchi al Canale di Rotterdam e 120,000,000 a quello di Amsterdam; il Belgio ne spende 90,000,000 per il porto di Anversa. Il Gottardo è un'opera compiuta, domani lo sarà il Sempione.

« Facciamo dunque senza ritardo il canale di giunzione; questo è tanto urgente quanto la trasformazione di Tombouctou in stazione d'inverno ».

STATISTICA DELL' ESERCIZIO
DELLE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO
PER L'ANNO 1893

IV.

RIASSUNTO DEGLI INTROITI NEI PRINCIPALI CENTRI DELLA RETE.

La statistica riassuntiva che segue riguarda 12 centri, che hanno dato un introito superiore ad 1,000,000 di lire.

1. *Introito e spesa delle singole stazioni ed agenzie:*

Centri ferroviari, loro stazioni ed Agenzie		INTROITO	SPESA (Personale, manovre e materie di consumo)
1. Genova.			
Agenzia di città . .	L.	21,661.33	—
Agenzia Gondrand. .	»	81,557.96	—
Agenzia Succursale .	»	265,876.94	—
Piazza Brignole . .	»	994,592.73	187,556.08
Piazza Caricamento .	»	936,495.30	238,576.41
Piazza Principe . .	»	3,257,567.44	445,926.64
Principe Scalo. . .	»	557,124.98	—
	L.	6,114,876.68	872,059.13

2. Milano.

Centrale	L. 3,713,346.51	574,752.66
Porta Garibaldi	» 3,162,140.69	388,339.41
Porta Ticinese	» 1,324,035.18	142,986.42
Agenzia Galleria V. E.	» 362,389.54	—
Porta Romana	» —	4,753.31
Porta Sempione	» —	249,408.55
	L. 8,561,911.92	1,360,140.35

3. Torino.

Agenzia Città	L. 32,643.78	—
Porta Nuova	» 6,503,211 85	852,590.23
Porta Susa	» 1,687,326.61	232,830.48
Succursale	» 975,618.80	64,465.01
Smistamento	» —	127,757.72
	L. 9,198,801.04	1,277,643.44

4. Roma.

Agenzia di città	L. 79,680.32	—
Agenz. Internazionale	» 677,704.53	—
Tuscolana	» —	93,465.50
S. Paolo	» 26,066.07	35,932.88
Società Vagoni-letto	» 60,162.25	—
Termini	» 4,640,429.30	722,701.24
Trastevere	» 479,735.31	60,976.58
	L. 5,963,777 68	913,079 20

5. Napoli.

Stazione	L. 4,275,152.84	379,935 33
Scalo Marittimo	» 196,436.75	—
Agenzia Grimaldi	» 166,951.88	—
Scalo P. V.	» —	254,271.22
	L. 4,638,541.47	634,206.55

6. Savona.

Marittima	L. 1,150,847.86	73,473.20
Letimbro	» 880,918.70	289,566.78
	L. 2,031,766.56	363,039.98

7. Firenze.

Agenzia Ferrari	L. 24,673.59	—
Porta al Prato	» 835,782.61	70,740.55
Santa Maria Novella	» 1,032,752.95	167,732.72
	L. 1,893,219.15	238,473.27

8. Sampierdarena.

Stazione	L. 1,074,398.51	527,411.66
1ª e 2ª fermata	» 786,090.35	19,300.46
	L. 1,860,488.86	546,712.12

9. Livorno.

Marittima	L. 462,322.84	97,015.27
S. Marco	» 775,460.27	105,726.76
Torretta	» 294,492.33	32,378.57
	L. 1,532,275.44	235,120.60

10. Alessandria	L. 1,395,932.36	581,403.45
11. Spezia	L. 1,107,886.36	186,787.25

12. Pisa.

Centrale	L. 937,222.75	324,279.69
Porta Fiorentina	» 187,851 48	20,300.77
Porta Nuova	» 81,114.41	59,798.40
	L. 1,206,188.64	404,378 86

13. Novara	L. 1,157,581.18	322,894.20

2. *Introito, secondo le diverse categorie del traffico, dei 13 centri ferroviari:*

1. Genova.

Viaggiatori	L. 3,336,890.96	L. 6,114,876.68
Bagagli	» 200,156 39	
Grande velocità	» 524,326.72	
P. V. accelerata	» 75,048.56	
Piccola velocità	» 1,988,541.05	

2. Milano.

Viaggiatori	L. 3,272,958.91	L. 8,561,911,92
Bagagli	» 229,089.22	
Grande velocità	» 586,806 05	
P. V. accelerata	» 281,479.84	
Piccola velocità	» 4,191,577.90	

3. Torino.

Viaggiatori	L. 6,366 330 72	L. 9,198,801.04
Bagagli	» 178,006.14	
Grande velocità	» 592,492 27	
P. V. accelerata	» 212,379.86	
Piccola velocità	» 4,549,592.05	

4. Roma.

Viaggiatori	L. 3,176,413.66	L. 5,963,777.78
Bagagli	» 266,540.45	
Grande velocità	» 495,270.80	
P. V. accelerata	» 203,237 77	
Piccola velocità	» 1,822,315.00	

5. Napoli.

Viaggiatori	L. 3,102,246.14	L 4,638,541.17
Bagagli	» 179,634.48	
Grande velocità	» 302,961 70	
P. V. accelerata	» 91,117.27	
Piccola velocità	» 962,571 88	

6. Savona.

Viaggiatori	L. 429,542.78	L. 2,031,766.56
Bagagli	» 11,761.95	
Grande velocità	» 63,661.74	
P. V. accelerata	» 39,822.07	
Piccola velocità	» 1,486,988.02	

7. Firenze.

Viaggiatori	L. 803,978.50	L. 1,893,219.15
Bagagli	» 61,610.40	
Grande velocità	» 162,091.57	
P. V. accelerata	» 29,758.01	
Piccola velocità	» 835,790.67	

8. Sampierdarena.

Viaggiatori	L. 321,725.30	L. 1,860,488 86
Bagagli	» 4,212.20	
Grande velocità	» 62,116.54	
P. V. accelerata	» 25,705.46	
Piccola velocità	» 1,446,729.36	

9. Livorno.

Viaggiatori	L. 624,571.78	L. 1,532,275.44
Bagagli	» 34,834.05	
Grande velocità	» 102,955.69	
P. V. accelerata	» 15,961.22	
Piccola velocità	» 743,952.70	

10. Alessandria.

Viaggiatori	L. 797,797.19	L. 1,395,932.36
Bagagli	» 14,819.76	
Grande velocità	» 87,455.72	
P. V. accelerata	» 95,524.49	
Piccola velocità	» 400,335.20	

11. Spezia.

Viaggiatori	L. 616,318.32	L. 1,107,886.36
Bagagli	» 30,728 97	
Grande velocità	» 107,934 83	
P. V. accelerata	» 12,173.18	
Piccola velocità	» 340,731.76	

12. Pisa.

Viaggiatori	L. 803,267.94	L. 1,206,188 64
Bagagli	» 29,344.67	
Grande velocità	» 62,315.46	
P. V. accelerata	» 40,460.87	
Piccola velocità	» 270,799.70	

13. Novara.

Viaggiatori	L. 608,533 64	L. 1,157,581 18
Bagagli	» 13,073.88	
Grande velocità	» 56,186.84	
P. V. accelerata	» 23,410.67	
Piccola velocità	» 456,376.15	

3. *Introito delle singole stazioni ed agenzie dei 13 centri secondo le categorie del traffico.*

Centri ferroviari	Viaggiatori	Bagagli e cani	Grande velocità	Piccola veloc. acc.	Piccola velocità	Totale
	CATEGORIE DEL TRAFFICO					
1. Genova.						
Agenzia di Città . . L.	—	—	21,660.11	—	1.22	21,661.33
Ag. Gondrand (P. Doria) »	59,429.28	22,128.69	—	—	—	81,557.96
Ag. Succurs. (V. Roma) »	265,876,94	—	—	—	—	265,876.94
P. Brignole . . . »	348,880.13	3,428.60	79,825.77	20,257.12	542,201.11	994,592.73
P. Caricamento . . »	—	—	673.12	22,531.40	913,290.78	936,495.30
P. Principe . . . »	2,662,714.61	174,499.11	420,186.40	167.32	—	3,257,567.44
Principe (scalo) . . »	—	—	1,981.32	22,092.72	533,050.94	557,124.98
Totale L.	3,336,890 96	200,156.39	524,326.72	75,048.56	1,988,544.05	6,114,876,68
2. Milano.						
Agenzia Galleria V. E. L.	362,178.96	210.58	—	—	—	362,389.54
Centrale . . . . »	2,725,417.17	224,620.33	515,338.58	247,657.91	313.52	3,713,347.51
P. Garibaldi . . . »	—	—	5,404.70	44.80	3,156,690.99	3,162,140.49
P. Ticinese . . . »	185,362.78	4,258.31	66,063.57	33,777.13	1,034,573.39	1,324,035.18
Totale L.	3,372,958.91	229,089.22	586,806.05	281,479.84	4,191.577.90	8,561,911.92
3. Torino.						
Agenzia di Città . . L.	32,643.78	—	—	—	—	32,643.78
P. Nuova . . . . »	3,114,259.13	166,541.04	465,811.79	248,776.34	2,607,823.55	6,503,211.85
P. Susa . . . . »	502,028.93	11,318.33	101,772.08	23,856.29	1,048,350.88	1,687,326.61
Succursale . . . »	17,398.36	146 77	24,908.40	39,747.23	893,417.52	975,618.80
Totale L.	3,666,330.72	178,006.14	592,492.27	212,379.86	4,549,592.05	9,198,801.04
4. Roma.						
Agenzia di Città . . L.	79,678.64	1.68	—	—	—	79,680.32
Agenzia internazionale »	677,137.53	567.00	—	—	—	677,704.53
S. Paolo . . . . »	8,453.76	315.58	278,63	489.76	16,528.34	26,066.07
Società vagoni a letto »	60,162.15	—	—	—	—	60,162.15
Termini . . . . »	2,313,512.63	264,965.79	477,293.78	181,360.67	1,403,296.43	4,640,429.30
Trastevere . . . »	37,468.95	690.40	17,698.30	21,387.34	402,490.23	479,735.31
Totale L.	3,176,413 66	266,540.45	495,270.80	203,237.77	1,822,315.00	5,963,777.78
5. Napoli.						
Stazione . . . . L.	2,935,294.26	179,644.48	302,928.70	91,117.27	766,168.13	4,275,152.84
Agenzia Grimaldi . »	166,951.88	—	—	—	—	166,951.88
Scalo Marittimo . . »	—	—	33.00	—	196,403.75	196,436.75
Totale L.	3,102,246.14	179,644.48	302,961.70	91,117.27	962,571.88	4,638,541.47
6. Savona.						
Letimbro . . . . L.	429,542.78	11,761.95	63,661.74	39,822.07	336,130.16	880,918.70
Marittima . . . . »	—	—	—	—	1,150,847.86	1,150,847.86
Totale L.	429,542.78	11,761.95	63,661.74	39,822.07	1,486,988.02	2,031,736.56
7. Firenze.						
Agenzia Ferrari . . L.	24,673.59	—	—	—	—	24,673.59
P. al Prato . . . »	—	—	—	1,94	835,790.67	835,792.61
S. M. Novella . . »	779,294.91	61,610.40	162,091.57	29,756 07	—	1,032,752.95
Totale L.	803,978.50	61,610 40	162,091.57	29,758.01	835,790.67	1,853,219.15
8. Sampierdarena.						
Stazione . . . . L.	321,725.30	4,212.20	62,116 54	25,477.41	660,867.06	1,074,398.51
1ª e 2ª fermata . . »	—	—	—	228.05	785,862.30	786,090.35
Totale L.	321,725 30	4,212 20	62,116.54	25,705.46	1,446,729.36	1,860,488.86
9. Livorno.						
Marittima . . . . L.	—	—	0.66	2,879.36	459,442.82	462,322.84
S. Marco . . . . »	624,571.78	34,834.05	102,955.03	12,899.70	199.71	775,460.27
Torretta . . . . »	—	—	—	182,16	294,310.17	294,492.33
Totale L.	624,571.78	34 834.05	102,955 69	15,961.22	743,952.70	1,532,275.44
10. Alessandria . L.	797,797.19	14,819.76	87,455.72	95,524.49	400,335.20	1,395,932.36
11. Spezia . . . L.	616,318.32	30,728.27	107,934.83	12,173.19	340,731.76	1,107,886.36
12. Pisa.						
Centrale . . . . L.	803,267.94	29,344.67	62,315.46	40,460.28	1,834.40	937,222 75
P. Fiorentina . . »	—	—	—	—	187,851.48	187,851.48
P. Nuova . . . . »	—	—	—	0.59	81,113.82	81,114 41
Totale L.	803,267.94	29,344 67	62,315.46	40,460.87	270,799.70	1,206,188.64
13. Novara . . . L.	608,533.64	13,073.88	56,186.84	23,410.77	456,376.15	1,157,581.18

INFORMAZIONI PARTICOLARI
DEL *MONITORE*

Ferrovia Orbetello-Porto San Stefano.

Sappiamo che il Ministero del Tesoro, al quale, come abbiamo già annunziato, venne sottoposta la domanda di concessione che i Comuni d'Orbetello e di Monte Argentaro, legalmente riuniti in Consorzio, hanno presentato al Ministero dei Lavori Pubblici, per ottenere la concessione della costruzione e dell'esercizio di una ferrovia a scartamento ordinario, destinata a congiungere la linea Pisa-Roma nella stazione di Orbetello con Porto S. Stefano, prima di prendere una determinazione, circa la domanda dei Comuni predetti, affinchè il Governo conceda per tale linea un sussidio di L. 3000 a chilometro per 70 anni, ossia in complesso L. 36,316.89 per anno, ha chiesto degli schiarimenti intorno al piano finanziario dell'opera, il quale non risulterebbe, a quanto sembra, così chiaro da non dar luogo ad incertezze.

><

Ferrovia Cuneo-Ventimiglia.

(*Stato dei lavori della galleria di Tenda al 1° febbraio 1896*).

Diamo nel seguente prospetto la situazione degli scavi e delle murature della grande galleria del Colle di Tenda, della lunghezza di m. 8,100, in costruzione lungo il tronco da Limone a Vievola, della ferrovia Cuneo-Ventimiglia.

	Dal 1° al 31 gennaio 1896	Dal principio dei lavori al 31 gennaio 1896	A farsi
Scavo:			
Avanzata inferiore . .	»	4214.78	3885.22
Avanzata superiore . .	»	4349.76	3750.24
Calotta	66.60	4317.00	3783.00
Strozzo	10.00	4218.00	3882.00
Piedritti	11.50	4159.00	3941.00
Grande sezione completa	8.00	4177.00	3923.00
Acquedotto longitudinale	»	4194.26	3905.74
Murature:			
Calotta	57.36	4304.76	3795.24
Piedritti	14.60	4152.00	3948.00
Arco rovescio	»	»	»
Acquedotto longitudinale	»	3966.26	4133.74
Marciapiedi destro . / » sinistro .	»	1589.75	6510.25

><

Torino e la ferrovia del Sempione.

Siamo informati che il Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio ha vivamente raccomandato al suo Collega dei Lavori Pubblici affinchè si tenga conto dei voti espressi dal Sindaco di Torino in ordine alla necessità di provvedere affinchè con l'apertura del valico del Sempione non venga deviata la corrente del traffico internazionale, ponendo Torino e l'alto Piemonte in istato d'isolamento.

Il provvedimento reclamato dagli Enti locali consiste, come è noto, nella costruzione dei due tronchi ferroviari d'irradiamento Santhià-Borgomanero e Gravellona-Intra, il primo dei quali servirebbe a migliorare le comunicazioni con le valli della Sesia e dell'Ossola, ed il secondo favorirebbe le relazioni commerciali fra quelle valli ed i paesi della riva destra del Lago Maggiore.

><

I Collegi arbitrali.

Col giorno 18 del mese di marzo, si compie il terzo triennio di funzioni dei Collegi arbitrali e colla stessa data scadono dalla carica gli attuali componenti i Collegi stessi.

Il Presidente dei Collegi ha quindi interessato il Ministero dei Lavori Pubblici e le Amministrazioni Ferroviarie del Mediterraneo, dell'Adriatico e della Sicilia a provvedere per la ricostruzione delle rispettive rappresentanze mercè la nomina, a tenore dell'art. 106, del capitolato annesso al contratto di esercizio, degli arbitri effettivi e supplenti, i quali dovranno alla loro volta eleggere d'accordo il quinto arbitro ed un supplente. I nuovi arbitri rimarranno in carica per il quarto periodo triennale compreso fra il 19 marzo 1896 ed il 18 marzo 1899.

><

Progetto di un binario d'allacciamento del Porto Mercantile di Spezia alla ferrovia.

Il Consiglio Comunale di Spezia in sua recente adunanza ha approvato il progetto redatto dalla Direzione Generale per le Strade ferrate del Mediterraneo, previ accordi coll'Ufficio del Genio Civile (Porti, Fari e Spiagge) per un binario di allacciamento della ferrovia col nuovo Porto Mercantile; ed ha dato incarico alla Giunta Municipale di fare le pratiche più attive per la pronta e sollecita esecuzione del progetto stesso. Ci consta che la predetta Giunta ha presentato il progetto in questione alla approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici.

><

Nuovi accordi pel trasporto dei pacchi postali.

Siamo informati che il Ministero delle Poste e dei Telegrafi ha interessato il R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate a voler fare opportune sollecitazioni alle Società Ferroviarie del Mediterraneo e dell'Adriatico, affinchè si possano iniziare le trattative per la stipulazione dei nuovi accordi pel trasporto dei pacchi postali.

><

Conferenza di Parigi per i trasporti.

Per intendersi sulle diverse questioni portate all'ordine del giorno della Conferenza di Parigi, si trovano ora riuniti a Roma, presso l'Ispettorato Generale delle Strade Ferrate, i delegati delle diverse ferrovie italiane partecipanti alla Convenzione internazionale di Berna.

A complemento della notizia data nel numero precedente, sappiamo che la Mediterranea ha delegato suoi rappresentanti alla Conferenza degli Stati partecipanti alla Convenzione suddetta, che sarà tenuta a Parigi il giorno 16 marzo p. v., i signori: cavaliere avv. Gola, Ispettore principale legale del 1° Compartimento, e Marcello Schönbeck, Ispettore dell'Agenzia commerciale.

C'informano poi da Padova che la Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche invierà quale suo rappresentante alla detta Conferenza il proprio Direttore dell'Esercizio, signor ing. Ferdinando Locatello.

><

Movimento nel personale superiore della Mediterranea.

Sappiamo che il comm. Confalonieri, capo divisione dirigente l'Ispettorato principale delle Ferrovie del Mediterraneo a Milano, ha fatto domanda di essere messo a riposo e di lasciare quanto prima il servizio. Così un altro dei benemeriti ed anziani funzionari si ritira da quell'Amministrazione, lasciando grata memoria di sè, per la integrità del suo carattere e per l'opera intelligente prestata per lunghi anni, con tanto zelo.

Auguriamo al benemerito uomo che trovi nell'onorato riposo tutte le soddisfazioni che si merita.

A sostituirlo è stato destinato l'ing. cav. Bianchi da Torino, e questo verrà surrogato dall'ispettore cav. Porta ora a Milano.

><

Illuminazione dei treni col gas ossidrico.

C'informano da Napoli che la Direzione dell'esercizio della ferrovia Napoli-Pozzuoli-Cuma ha presentato domanda al locale Ufficio governativo di Circolo ferroviario per essere autorizzata a riprendere gli esperimenti d'illuminazione col gas ossidrico sui *treni ordinari*. Il richiesto esperimento venne autorizzato, a condizione però che venga fatto solo con *treni speciali di servizio* e senza alcun viaggiatore, e non già coi treni ordinari.

><

Ferrovie dell'Adriatico.

(*Gare aggiudicate*).

Il giorno 15 dello spirante mese, in Ancona, presso la Direzione dei lavori per le Ferrovie Meridionali, ebbe luogo la gara a licitazione privata per l'aggiudicazione dei lavori relativi al consolidamento di manufatti lungo la linea da Lavezzano a Lugo, dell'importo presunto di L. 90,000. Fra 19 Ditte invitate, 15 hanno presentato offerte di ribasso, ed i lavori sono stati provvisoriamente aggiudicati alla Ditta Garotti Luigi di Lugo col ribasso del 29.21 0[0 sui prezzi della tariffa.

(*Modificazioni d'orario*).

Da domani, 1° marzo, saranno attivate le sottoindicate modificazioni d'orario:

Linea Bari-Taranto. Anticipazione del 962 per migliorare la coincidenza a Gioia del Colle col 951 proveniente da Rocchetta S. Venere. Lievi varianti agli altri treni ordinari e facoltativi, con introduzione nell'orario dei treni dispari della fermata di 1' al disco girevole di Taranto per far salire il Pilota sulla locomotiva.

Linea Foggia-Potenza. Posticipazione dei treni 943 e 944 per stabilire la coincidenza a Rocchetta S. Venere col treno 1046 della linea mediterranea Avellino-Rocchetta S. Venere. Lievi varianti nell'orario di alcuni facoltativi.

Linea Rocchetta S. Venere-Gioia del Colle. Anticipazione del treno 954 per mantenere la coincidenza a Gioia del Colle col 962 da Taranto e migliorare quella del 961 da Bari.

Posticipazione dei treni 956 e 957 per mantenere la coincidenza a Rocchetta S. Venere coi treni 943, 944 e 1046 sopra indicati. Lievi varianti nell'orario di alcuni facoltativi.

Linea Barletta-Spinazzola. Anticipazione del treno 996 per mantenere la coincidenza a Spinazzola col 954 da Gioia del Colle. Lievi varianti all'orario dei misti 995 e 998 e dei facoltativi.

Linea Firenze-Roma. Dalla stessa data il treno merci 1051 farà, in via di esperimento, servizio viaggiatori di tutte le classi sul tratto Arezzo-Terontola, ed il treno-merci 1056 farà pure, sul tratto stesso, servizio viaggiatori di tutte le classi, anzichè, come attualmente, di II e III classe soltanto.

Linea Foggia-Napoli. Dalla stessa data il treno diretto 93 farà servizio viaggiatori e bagagli a Savignano-Greci ed il diretto 94 farà un minuto di fermata ad Apice-S. Arcangelo pel servizio viaggiatori e bagagli, partendone alle ore 20,34.

(*Progetti, preventivi, ecc., presentati all'approvazione governativa*).

La Direzione Generale delle Strade Ferrate Meridionali ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici:

1. La proposta di lavori di sistemazione della trincea posta fra le progressive 45.772 e 45.962 della linea *Roma-Sulmona*, con annesso preventivo di spesa di lire 2950;

2. La proposta per la sistemazione d'un tratto della scarpata a monte della trincea Pozziale, fra i chilometri 82.990 e 83.108 della linea *Faenza-Firenze*. Spesa preventivata L. 840;

3. Il preventivo della spesa di L. 660, occorrente per difendere, contro le corrosioni del torrente Romealla, la casa cantoniera al chilometro 128.886 da Roma della ferrovia *Orte-Chiusi-Firenze;*

4. La proposta per sostituire apparecchi di controllo a correnti investite alle suonerie elettriche attualmente applicate ai segnali a disco in alcune stazioni comprese nella giurisdizione del R. Ufficio di Circolo ferroviario di Bologna;

5. La proposta per la costruzione di un pozzo tubolare allo scopo di fornire d'acqua potabile la stazione di Conegliano, lungo la linea da *Mestre a Cormons*. La spesa all'uopo preventivata rileva a L. 1200;

6. La proposta di lavori di riparazione a taluni guasti manifestatisi nelle traverse in opera ai chilometri 47.411-47.479 della linea Modena-Verona. Spesa preventivata L. 600;

5. La proposta per abbattere un masso di roccia instabile sulla costa sovrastante alla ferrovia presso il chilometro 118.180 da Roma della linea Orte-Falconara. Spesa occorrente L. 160;

8. La proposta per la costruzione di un magazzino merci a tre campate nella stazione di Pescolanciano, sul tronco Canzano-Isernia della ferrovia *Sulmona-Isernia;*

9. Una nuova proposta per la esecuzione di alcuni lavori di completamento del tronco Casarza-Spilimbergo, nella linea Mestre-Portogruaro-Casarsa-Gemona, con annesso preventivo di spesa di L. 14,940;

10. La proposta per la costruzione di una briglia con scivolone a valle del ponticello di luce m. 1,50 al chilometro 70.575.86 della linea *Pescara-Aquila-Terni*. Spesa prevista L. 2800.

><

Ferrovie del Mediterraneo.

(*Progetti, preventivi, ecc. presentati all'approvazione governativa*).

La Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha sottoposto alla approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici:

1. Il preventivo della spesa di L. 1600 occorrente per provvedere al consolidamento della falda sinistra della trincea al chilometro 107.600 fra le stazioni di Sicignano e di Buccino, della linea da *Eboli a Montepondo;*

2. Il contratto stipulato colla Ditta Caldara Carlo di Maccagno Superiore per la esecuzione di lavori di ampliamento della stazione di Acqui, in dipendenza dello innesto nella medesima della linea *Genova-Ovada-Acqui-Asti;*

3. La proposta, con annesso preventivo di L. 20,000, occorrente per provvedere alla applicazione delle piastre doppie di giunzione ai controgiunti dei binari del tronco Guinadi-Pontremoli, nella ferrovia *Parma-Spezia*. Lavoro da eseguire in economia;

4. Il preventivo della spesa di L. 650 per l'impianto di cancelli in ferro, in sostituzione delle catene per la chiusura del passaggio a livello al chilometro 9.288 della linea *Battipaglia-Reggio*, fra le stazioni di San Nicola Vano e di Albanella;

5. Il preventivo della spesa di L. 2,645.15 per riparazione dei danni causati da uragano alle coperture dei

fabbricati esistenti nella stazione di Civitavecchia, lungo la ferrovia *Roma-Pisa*;

6. La proposta per l'impianto di ferma-neve sui tetti dei fabbricati della stazione di Nucetto, lungo la ferrovia da *Ceva ad Ormea*. Spesa preventivata L. 550;

7. Il progetto di lavori di rialzamento dei marciapiedi nella stazione di Migliarino, lungo la ferrovia da *Pisa a Genova*. Spesa preventivata L. 1360;

8. Il preventivo della spesa di L. 650 per l'acquisto di una condottura d'acqua in Galleria di Acquafredda 1ª allo sbocco verso la stazione di Acquafredda della ferrovia da *Battipaglia a Reggio*;

9. La proposta per la costruzione di una latrina pel personale di trazione, in stazione di Paola, lungo la linea da *Reggio a Castrocucco*. Spesa preventivata L. 930;

10. La proposta di opere di difesa all'argine ferroviario della linea *Torino-Milano*, in prossimità del ponte sul torrente Stura presso Settimo, fra le progressive 9.548.85 e 9.739.85. La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 12,900 ed alla esecuzione delle opere si provvederà mediante appalto a licitazione privata.

><

Ferrovie della Sicilia.

(*Progetti, preventivi, ecc., presentati all'approvazione governativa*).

La Direzione Generale per le Strade Ferrate della Sicilia ha presentato per la superiore approvazione:

a) La proposta per la esecuzione di lavori supplementari occorrenti per l'ampliamento e la sistemazione delle Officine di riparazione delle locomotive nella *stazione di Messina*. La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 47,450.03;

b) La proposta per la esecuzione di lavori relativi allo spostamento della boa d'ormeggio situata presso il pontile di *Messina-Succursale* (Nettuno). La spesa preventivata per i lavori stessi ammonta a L. 3182.36;

c) La proposta dei lavori occorrenti per l'esecuzione di un cunicolo di scolo per la fossa della pesa a bilico in stazione di Racalmuto, nella linea *Bicocca-Canicattì-Caldare*. La spesa all'uopo preventivata ascende a L. 510.

><

Ferrovie dell'Adriatico.

Prospetto del materiale mobile in servizio ed in costruzione al 31 dicembre 1895.

Specificazione del materiale mobile		Materiale mobile In servizio	In costruz.	Totale
I. *Locomotive:*				
a ruote libere	N.	48	—	48
a quattro ruote accoppiate:				
con avantreno girevole	»	136	8	144
con un asse portante	»	282	—	282
a sei ruote accoppiate	»	425	—	425
a otto ruote accoppiate	»	111	—	111
locomotive-*tenders* per servizio dei treni:				
a quattro ruote accoppiate	»	11	—	11
a sei ruote accoppiate	»	79	—	79
locomotive-*tenders* per manovre	»	11	—	11
carrozze Belpaire	»	2	—	2
Totale locomotive	N.	1105	8	1113

Proporzione per ogni chilometro di strada: in servizio 0.186; in costruzione 0.001; totale 0.187.

II. *Carrozze:*				
(per servizio ordinario):				
di lusso, saloni e break con letti	N.	51	—	51
di 1ª classe	»	340	—	340
di 2ª classe	»	503	—	503
miste di 1ª e 2ª classe	»	511	—	511
di 3ª classe e cellulari	»	1459	60	1519
miste di 2ª e 3ª classe	»	7	—	7
miste di 1ª, 2ª e 3ª classe	»	—	—	—
di 4ª classe	»	10	—	10
di 2ª e 3 classe con compartimento per la posta	»	73	—	73
(per servizi economici):				
di 1ª classe	»	7	—	7
di 2ª classe	»	7	—	7
miste di 1ª e 2ª classe e di 1ª, 2ª, 3ª classe	»	16	—	16
di 3ª classe	»	174	—	174
Totale carrozze	N.	3158	60	3218

Proporzione per ogni chilometro di strada: in servizio 0.532; in costruzione 0.010; totale 0.542.

III. *Bagagliai:*				
ordinari	N.	611	—	611
con compartim. per la posta	»	54	8	62
Totale bagagliai	N.	665	8	673

Proporzione per ogni chilometro di strada: in servizio 0.112; in costruzione 0.001; totale 0.113.

IV. *Carri:*				
scuderia S	N.	93	—	93
per piccolo bestiame P. Po	»	120	—	120
per merci e bestiame, coperti F, Fe, G, Q	»	11521	74	11595
per merci, scoperti:				
» (a sponde alte) M, Mz, Mt	»	4207	150	4357
» (a sponde basse) V, Vl e Vt	»	2703	79	2782
» (a sponde basse con bilico) VB	»	875	—	875
» (senza sponde) Vs, O	»	172	—	172
cisterna per liquidi (acqua, vino, petrolio, ecc.) L, Lp, Le	»	257	—	257
per terra e ghiaia T, Tg	»	506	—	506
spazzaneve Z	»	27	—	27
con sagoma per visita gallerie Y, Yi	»	5	—	5
con grue K	»	43	—	43
diversi Tp, Lg, X	»	46	—	46
Totale carri	N.	20575	303	20878

Proporzione per ogni chilometro di strada: in servizio 3.461; in costruzione 0.051; totale 3.512.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato ha dato il suo parere sui seguenti affari riguardanti il servizio delle Strade ferrate:

1. Su di una proposta di transazione colla Ditta Gerolamo Ratto, circa il condono della multa contrattuale per ritardata fornitura di rotaie;

2. Su di un progetto di transazione colla Impresa Villoresi a risoluzione delle questioni da essa sollevate in dipendenza della esecuzione dei lavori di costruzione del tronco Rivo Mursecco-Val d'Inferno, nella ferrovia da Ceva ad Ormea;

3. Su di un atto di transazione concordato colla Ditta Rosati, a tacitazione di una vertenza relativa all'occupazione di una zona di terreno di proprietà della Ditta medesima, espropriata per la costruzione della linea da Ascoli a San Benedetto;

><

Tariffe ferroviarie italiane.

Siamo informati che fra l'Adriatica e la Mediterranea si sono presi accordi per concertare in un prossimo convegno dei loro rappresentanti i provvedimenti da adottarsi in merito alle proposte formulate dal Consiglio delle Tariffe per facilitare e promuovere l'esportazione di determinati prodotti nazionali.

—

La Mediterranea ha disposto che l'esperimento della tariffa locale n. 416, P. V., pei trasporti di filati e cascami di cotone e casse vuote usate, che scade col 31 marzo p. v., venga mantenuta in vigore per altri due anni, e cioè fino a tutto marzo 1898.

—

La Mediterranea ha appoggiato presso il R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate una domanda della Ditta Figli di Luzio Crastan e Comp. di Pontedera, intesa ad ottenere che la concessione dei prezzi speciali pel trasporto a vagone completo della cicoria in radici dal Belgio all'Italia fattagli nello scorso anno, sia rinnovata per un altro esercizio, e cioè fino al 31 marzo 1897.

—

Il Ministero del Tesoro, d'accordo con quello delle Finanze, ha annuito alla rinnovazione per un altro anno, a partire dal 14 corrente, della concessione di cui fruisce la Ditta Giuseppe Bianco per i suoi trasporti di oliva, dietro vincolo di un traffico minimo annuale di 50 tonnellate; ed a partire dal 1° marzo p. v., della concessione di cui fruisce la Società dei Molini di Napoli per i suoi trasporti di farine e di semolino da San Giovanni a Teduccio a Roma-Termini, alle stesse condizioni della concessione in corso.

—

La Mediterranea, d'accordo coll'Adriatica, ha estesa, a partire dal 25 del corrente mese, la tariffa locale n. 230, P. V., ai trasporti in partenza dalla stazione di Rosarno, lungo la ferrovia Eboli-Reggio.

La Mediterranea ha disposto che sia mantenuto in vigore per altri due anni, e cioè fino al 31 marzo 1898, e sempre in via di esperimento, la tariffa locale n. 410, P. V.

Il Ministero del Tesoro, d'accordo con quello delle Finanze, ha consentito che sia rinnovata per un altro anno la concessione a favore della Società Italo-Americana pel trasporto di petrolio a vagone completo da Savona alla Svizzera.

—

È in corso un decreto dei Ministri di Agricoltura, Industria e Commercio e dei Lavori Pubblici, col quale viene approvata, in via d'esperimento, la tariffa speciale interna n. 76, piccola velocità, sulla Rete Sicula, pel trasporto dei fusti vuoti, secondo il progetto all'uopo presentato dalla Società interessata.

—

Il Ministero del Tesoro, di accordo con quello delle Finanze, ha ammesso, per la parte che lo riguarda:

a) La rinnovazione per un altro anno ed alle stesse condizioni delle concessioni a favore della Ditta Ferrigni per i suoi trasporti d'olio d'oliva e della Ditta Sala per i suoi trasporti di filati;

b) L'attuazione della tariffa speciale interna N. 76, P. V. proposta dalla Amministrazione delle Strade Ferrate della Sicilia per il trasporto dei recipienti vuoti;

c) Le facilitazioni proposte per il trasporto di agrumi in casse, a piccola velocità accelerata, col minimo di 25 vagoni spediti da uno stesso mittente ad uno stesso destinatario;

d) La proposta di accordare, in via di esperimento, un abbuono del 5 % sui prezzi normali di tariffa, pel trasporto di non meno di 300 carri di pietra e di argilla da Saponara-Bauso a Messina, che deve eseguire in un anno la Ditta Tortora Santi;

e) La proposta di concessione del ribasso del 10 % sui prezzi normali di tariffa, a favore della Officina del gas di Foggia pel trasporto nel periodo di un anno, di almeno 3000 tonnellate di carbon fossile da Barletta a Foggia.

La Mediterranea ha presentata al Ministero dei Lavori Pubblici, con parere favorevole, una domanda della Ditta G. B. Marotti, G. Frontini e U. Geisser e Comp. di Roma, perchè pei trasporti di sansa vergine a vagone completo, alla rinfusa che essa deve eseguire da qualsiasi stazione della Rete Mediterranea per Roma-San Paolo, siano concesse le stesse facilitazioni consentite ad altre Ditte, e consistenti nella applicazione, in via di rimborso, dei prezzi della tariffa speciale N. 122, serie D, impegnandosi a trasportare nel periodo di un anno un quantitativo non inferiore a 600 tonnellate. La concessione dovrebbe decorrere dal 1° gennaio p. p.

La Direzione Generale delle Strade Ferrate della Sicilia ha presentato all'approvazione governativa la proposta di ammettere, pel beneficio del peso minimo per vagone completo il carico misto « dell'olio in pelli » e « dell'olio di oliva in botti, barili, ecc. », merci nominate rispettivamente nella Serie C e D della tariffa speciale interna N. 106, P. V.

><

Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ed il Comitato Superiore delle Strade Ferrate hanno dato parere sui seguenti affari ferroviari:

Domanda della Società della Tramvia Bettola-Piacenza-Cremona, per impianto di un binario provvisorio sull'arginatura maestra di Po (Piacenza);

Progetto di deviazione della tramvia a vapore Brescia-Mantova da Cantan Mombello a San Paolo;

Progetto di lavori nella stazione di Cosenza per l'innesto della nuova ferrovia Cosenza-Nocera Tirrena;

Progetto di una scogliera a difesa della ferrovia Eboli-Metaponto contro il fiume Basento;

Progetto per l'impianto di un binario di salvamento nella stazione di Vernante;

Progetto per costruzione di un sottovia al chilometro 20.300 ed impianto di un passaggio pedonale al chilometro 20.740 della linea Udine-Pontebba;

Liquidazione finale dei lavori eseguiti dall'Impresa Tugnoli, pel parziale allargamento del ponte sul Naviglio, in stazione di Bologna;

Collaudo dei lavori eseguiti dall'Impresa Medici per la costruzione dei tronchi da Pisciotta a Castrocucco della ferrovia Eboli-Reggio.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie del Mediterraneo. — *Prodotti dal 1° luglio 1895 al 20 febbraio 1896.* — Nell'ultima decade dall'11 al 20 febbraio corrente i prodotti approssimativi del traffico sulle strade ferrate della Rete Mediterranea ascesero a 3,476,459 lire, superando di lire 694,729 quelli ottenuti nella corrispondente decade del 1895.

L'insieme dei prodotti dal 1° luglio 1895 al 20 febbraio 1896 si ragguaglia a lire 81,517,025, presentando un cospicuo aumento di lire 5,092,685 sul periodo corrispondente dell'esercizio precedente.

Ferrovie della Sicilia. — *Prodotti dal 1° luglio 1895 al 10 febbraio 1896.* — Nella decade dal 1° al 10 febbraio i prodotti approssimativi del traffico sulle strade ferrate della Rete Sicula ascesero a L. 263,406 superando di L. 17,246 quelli raggiunti nella corrispondente decade del 1895. L'assieme dei prodotti dal 1° luglio 1895 al 10 febbraio 1896 si ragguaglia a L. 6,395,421 presentando un aumento di L. 405,127 in confronto al periodo corrispondente dell'esercizio 1894-95.

Ferrovia Bari-Locorotondo. — Sabato scorso, coll'intervento degli onorevoli Ministri dei Lavori Pubblici e del Tesoro in rappresentanza dello Stato, si addivenne alla stipulazione dell'atto di concessione a favore della Provincia di Bari rappresentata dal presidente di quella Deputazione Provinciale, il Comm. Lattanzio e per la detta Provincia alla Società inglese denominata « The Subventionell Railways Corporation » rappresentata alla sua volta a Roma dai signori D. Mattei e A. Regazzoni della ditta Mariani Palagi e Comp. di Como, per la costruzione e l'esercizio della ferrovia da Bari a Locorotondo. Questa nuova ferrovia, intorno alla quale noi ci siamo intrattenuti già più di una volta, della lunghezza di chilom. 108, collega a Bari molti Comuni importanti quali sono: Triggiano, Noicottaro, Rutigliano, Conversano, Castellana, Capurso, Valenzano, Montrone, Casamassima, S. Michele, Turi, Putignano, Noci, Alberobello, Locorotondo.

La linea gode del sussidio chilometrico di lire 3,000 all'anno per 70 anni a carico del Governo e di lire 1000, pure annue, da parte della provincia di Bari, oltre alla gratuità dei suoli. occupati dalle stazioni, piazzali, rimesse, magazzini, ecc.

La costruzione sarà fatta in due tronchi e dovrà essere completamente compiuta per aprirsi all'esercizio entro anni tre. Dessa sarà affidata ai costruttori Antonio Marotta, Augusto Giustini e Ferdinando Taddei.

Ferrovia Genova-Piacenza-Cremona. — Pel giorno di lunedì 2 marzo p. v., alle ore 14, è indetta in Genova e nella sala delle riunioni del Consiglio provinciale, largo di via Roma, una prima adunanza del ricostituito Comitato promotore della ferrovia Genova-Piacenza-Cremona-Verona-Brennero.

La riunione indetta, nella quale saranno gettate le prime basi dell'importantissimo progetto, avrà senza dubbio sullo svolgimento successivo del progetto stesso una influenza grande e decisiva.

Tramvia Borgonovo-Pianello-Valtidone. — Il giorno 23 corr., coll'intervento del Prefetto Ferrari, degli on. Manfredini e Priaris e di molte altre notabilità, ebbe luogo l'inaugurazione della linea tramviaria Borgonovo-Pianello-Valtidone.

Nei paesi dove passò e sostò il treno, l'accoglienza fu festosa, entusiastica. A Pianello, al banchetto, parlarono applauditi gli on. Manfredini e Priaris e gli ing. Saniewiski e Susardi.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie Svizzere. — *Ferrovia Giura-Sempione.* — Il sig. Jolissaint, direttore della ferrovia Giura-Sempione, ha diramato una circolare ai capi servizii e per essi a tutti gli agenti posti sotto i loro ordini in cui è detto:

« Abbiamo ricevuto, in data 9 febbraio corrente, una lettera colla quale il Comitato centrale V. P. S. T. ci invita a prender nota che il personale della J. S., nella sua Assemblea generale del 2 dello stesso mese a Losanna, ha deciso all'unanimità di incaricare quel Comitato di tutte le ulteriori trattative circa il movimento dei salari.

« Per rimanere nei termini delle risoluzioni prese dal Consiglio d'Amministrazione delle nostre Compagnie il 30 gennaio scorso, non possiamo che preparare, il più equamente possibile, tre progetti in vista dell'applicazione di questa risoluzione, l'una per il pareggio degli stipendi degli impiegati dell'antica S. O. S. con quelli del personale della G. B. L., il secondo per la revisione della scala degli onorari nel senso del loro aumento, il terzo per la ripartizione della somma di fr. 600,000 d'immediato aumento degli stipendi accordato dal Consiglio.

« Vi comunicheremo questi progetti appena saranno stati approvati dagli organi superiori delle Compagnie perchè li portate a conoscenza del vostro personale ».

Persone bene informate, dice la *Revue*, credono che lo sciopero sarà evitato sulla Giura-Sempione se la Compagnia, senza andar tanto lontana quanto la *prammatica*, accordasse al suo personale qualche garanzia contro le decisioni arbitrarie in materia di revoca e di penalità di servizio.

— *Ferrovia Vitznau-Rigi.* — Il Consiglio d'Amministrazione della ferrovia Vitznau-Rigi, in occasione del 25° anniversario dell'apertura di quella linea ha deciso di aumentare gli stipendi di tutti i suoi impiegati ed operai per una somma totale di fr. 13,000.

Ferrovie svizzere Unite. — Il Consiglio d'Amministrazione ha risolto, nella sua seduta del 25 corrente, di inoltrare al Governo un Memoriale con nuovo programma finanziario a proposito della ferrovia Toggenburg-Linth.

— *Ferrovia Nord-Est Svizzera.* — Nella seduta di sabato scorso del Consiglio d'Amministrazione della ferrovia Nord-Est, il signor Guyer-Zeller ha proposto di convocare una assemblea generale degli azionisti onde farsi accordare un credito da fr. 200,000 a fr. 250,000 per miglioramento dei salari del personale, compresi gli operai delle officine.

Inoltre propose che agli impiegati, i quali hanno firmata la petizione del 28 dicembre per i salari, si abbia a dichiarare nel più breve termine che possono rimanere ai loro posti, se essi avranno entro il 28 corrente firmata la dichiarazione che rimangono alle medesime condizioni di adesso.

La Direzione resta incaricata fin d'ora di pubblicare il concorso per alcune vacanze già prodottesi. Di rifiutare assolutamente qualsiasi relazione col Comitato centrale dell'Unione degli impiegati degli stabilimenti di trasporto svizzeri, e che da parte nella Direzione non abbiasi che a trattare direttamente col personale.

Ferrovie Francesi. — *Ferrovia da Villefranche a Tarare e a Mosols* (Dipart. del Rodano). — È stata presentata alla Camera francese la domanda per la dichiarazione di pubblica utilità di una ferrovia d'interesse locale a scartamento ridotto da Villefranche a Tarare e da Villefranche a Mosols. La prima dovrà allacciarsi col porto di Frans sulla Saône, della Società Paris-Lyon-Méditerranée, alle stazioni di Villefranche, Tarare e Le Bois-d'Oigt-Liguis; la seconda si allaccierà con la rete Paris-Lyon-Méditerranée alla stazione di Beaujean.

I Comuni interessati hanno votato la maggior parte delle sovvenzioni, che ascendono in tutto a oltre 90,000 franchi.

Il costo dei lavori è valutato a 40,000 franchi per chilometro, ma è stato stabilito che non dovrà oltrepassare un massimo di 33,000 fr., cioè, a rete compiuta, 3,003,000, avendo le due linee una lunghezza di 91 chilometri.

— *Ferrovie dell'Orléans.* — La Società delle ferrovie dell'Orléans sta studiando un progetto che permette di percorrere in 7 ore da quattro treni rapidi i 600 chilometri che separano Parigi da Bordeaux. L'esperimento si farà nell'estate ventura. La velocità attuale di 80 a 85 chilometri l'ora sarà portata a 90 e 100 chilometri. Saranno fatte alcune modificazioni nel percorso; si salteranno due stazioni e si sopprimeranno tre fermate; ma il materiale della trazione sarà quello stesso attualmente adoperato. come pure nulla sarà innovato nel servizio viaggiatori.

Ferrovie Egiziane. — *Costituzione di una nuova Società.* — Sotto il titolo di *Società Anonima delle ferrovie del Basso Egitto* si è costituita dal gruppo belga concessionario delle tramvie del Cairo, una società avente per scopo l'acquisto, l'impianto e l'esercizio della ferrovia da Man-

sourah a Matarieh e delle sue diramazioni. Inoltre gli statuti permettono alla detta Società di acquistare, costruire ed esercitare altre ferrovie in Egitto, di fondersi con altre imprese simili e di intraprendere ogni altra impresa di trasporti in Egitto. Il capitale sarebbe fissato a 3,500,000 franchi; saranno create inoltre 14,000 azioni di dividendo e per 3 milioni d'obbligazioni con un interesse del 17.50 per cento.

A questi ultimi titoli è destinata, per garanzia speciale ed annuale, una somma di 6,100 lire egiziane.

Ferrovie Brasiliane. — *Nuova Società.* — Sotto il titolo di *Compagnia delle ferrovie orientali del Brasile* si è costituita a Bruxelles, il 25 gennaio u. s., una società col capitale di 25 milioni di franchi, rappresentato da 30,000 azioni di 500 franchi, avente per scopo la costruzione e l'esercizio di una ferrovia partente da Catalao e dirigentesi per Palmas verso un punto navigabile del Rio Maranhao nello Stato di Goaz.

La « Companhia Estrada de ferro alto Tocantius », rappresentata dai signori Do Guahy, e Gaulnim hanno ceduto alla nuova Compagnia la concessione precitata, per la quale hanno ottenuto una garanzia del 6 per cento di interesse annuale sopra 30 contos per chilometro, pagabili al cambio di 27 d., cioè 85,000 franchi per chilometro, e questo durante trenta anni, a misura dell'esecuzione dei lavori.

Inoltre le rotaie, materie ed istrumenti destinati alla costruzione della detta linea sono esenti dai diritti d'importazione.

Notizie Diverse

Banca d'Italia. — Il 26 si sono tenute a Roma, l'assemblea generale straordinaria e l'assemblea generale ordinaria degli azionisti della Banca d'Italia, presiedute dal comm. avv. Vittorio De Rossi.

Vi erano presenti o rappresentati 1143 azionisti, possessori di 108,450 azioni, aventi diritto a 3,718 voti.

Assisteva alla seduta il Commissario governativo commendatore Padoa.

L'assemblea straordinaria discusse e approvò alcune modificazioni allo Statuto sociale, intese a mettere questo in consonanza con le nuove disposizioni di legge sopravvenute dopo la Legge del 10 agosto 1893, e a rendere più spedito ed economico il funzionamento dell'Istituto.

Le principali modificazioni proposte dal Consiglio Superiore ed approvate dall'assemblea, sono le seguenti:

1. Abolizione del Comitato del Consiglio;
2. Ridotto da 27 a 22 il numero dei membri del Consiglio, dei quali 18 saranno nominati dalle Sedi della Banca (2 per Sede in luogo di 3 come precedentemente) e 4 nominati dall'assemblea generale, da scegliersi tra i reggenti delle Sedi, e questi dureranno in carica un solo anno;
3. Il massimo dei voti di ciascun azionista nell'assemblea che col vecchio Statuto era di 20, viene portato a 50, cioè 1 voto per ogni 20 azioni fino a 500 azioni e un voto per ogni 50 azioni in più delle 500;
4. Facoltà al Consiglio Superiore, anzichè all'assemblea generale, per la soppressione delle Sedi e delle Succursali per l'impianto di nuove, e per la trasformazione di Succursali in Agenzie.

Le modificazioni allo Statuto vennero approvate con voti 3553 contro 99.

Alla discussione per le modificazioni allo Statuto presero parte gli azionisti: comm. Aprile di Napoli, Quartara, avvocato Capellini, avv. Bensa, avv. Rolandi Ricci, avv. Curioni, avv. Poli e Soleri.

Terminata l'assemblea straordinaria si passò all'assemblea ordinaria.

Su proposta dell'avv. Cappellini, si dànno per lette le relazioni del Direttore generale e dei Sindaci sull'esercizio 1895.

Il Direttore generale dà lettura del bilancio, che dopo esaurienti schiarimenti sopra alcune partite, è approvato.

Resta così approvato il riparto di L. 17 per azione, a titolo di dividendo per l'esercizio 1895, quale dividendo verrà pagato a partire dal 4 marzo p. v.

Infine si passò alla nomina dei nuovi Sindaci, risultando eletti:

Sindaci effettivi: cav. Marco Alatri, Principe d'Antuni, comm. Eugenio Brusomini, Eugenio Scartezzini, commendatore David Viale.

Sindaci supplenti: ing. Cornagliotti Giuseppe e Pini cavaliere Luigi.

Ministero delle Poste e dei Telegrafi (*Servizio delle Poste*). — Prospetto delle entrate postali del secondo trimestre 1895-96 confrontato con quello dell'esercizio 1894-95.

	1895-96	1894-95
Poste:		
Francobolli per le corrispond.	9,258,201.80	8,925,140.81
Cartoline per le corrispond.	1,745,618.87	1,592,977.25
Biglietti postali	55,222.43	44,983.80
Cartoline per i pacchi. . .	1,383,395.78	1,318,691.15
Segnatasse	260,883 —	1,044,166.45
Tasse per l'emissione vaglia .	794,974.85	—
Francatura di giornali e stampe in conto corr. colla Posta .	335,616.33	322,018.96
Tasse di fido, casella, ecc. .	11,411 —	—
Rimborsi dovuti dalle Amministrazioni estere. . . .	465,196.32	421,503.63
Proventi diversi.	25,475.53	27,689.08
Prodotto della vendita dei francobolli applicati dal pubblico sulle cartoline-vaglia e sui cartellini dei risparmi . .	228,686.25	—
Totale . .	14,573,682.22	13,697,171.13

Differenza nell'esercizio 1895-96 in più 876,511.09.

Il Canale di Suez e la Navigazione Italiana. — Il movimento generale della navigazione del Canale di Suez nello scorso anno 1895 fu di 3437 navi per un tonnellaggio di 7,401,837.

Da una recente pubblicazione dell'onorevole F. B. Beccari, togliamo alcune statistiche riferentisi all'Italia.

Nel movimento totale della navigazione postale, la Società generale italiana è rappresentata da 52 navi, con 117,357 tonnellate di merci.

Per il traffico marittimo dall'Europa all'Oriente, transitarono per il Canale di Suez 28 navi provenienti da Genova e 2 da Venezia, con merci per 53,751 tonnellate.

Provenienti da Massaua entrarono nel Mediterraneo 14 navi, delle quali una soltanto non appartenente alla Navigazione generale italiana.

Nella destinazione del traffico dall'Oriente all'Europa sono registrate 43 navi per Genova con 98,588 tonnellate di merci, 6 per Venezia con tonnellate 12,233 e 3 per Ancona con tonnellate 7,047.

Il transito passeggieri provenienti dall'Italia (borghesi e militari) fu di 10,574, dei quali 6,963 nel mese di dicembre, epoca della prima spedizione dei rinforzi in Africa.

Commercio italo-francese. — La Camera di Commercio italiana in Parigi comunica che durante il mese di gennaio 1896 la Francia importò per fr. 10,132,000 di merci italiane ed esportò per fr. 7,911,000 di merci francesi per l'Italia.

Dal confronto col mese di gennaio 1895, risulta maggiore importazione di merci italiane in Francia franchi 1,863,000, e minore esportazione di merci francesi in Italia fr. 1,718,000 (commercio speciale).

Il commercio italiano nella Siria. — Togliamo da una corrispondenza da Beirut alcune interessanti informazioni sulle condizioni del commercio italiano in Siria.

Tali condizioni non sono invero troppo liete, per quanto si sappia che il paese si presterebbe grandemente a favorire dei proficui rapporti commerciali con l'Italia. Si lamenta anzitutto che, mentre le merci europee in genere, e le tedesche e le francesi in ispecie, trovano larghissimo spaccio in questi paesi, il commercio d'importazione di quelle italiane sia molto languido, quantunque per molti nostri articoli si potrebbe aprire un'ottima corrente d'affari solo che gl'italiani si curassero d'avviarla. A tal uopo bisognerebbe (cosa, del resto, non nuova, ma non mai abbastanza ripetuta) spedire campioni, prezzi e condizioni a chi possa efficacemente occuparsi sul posto di far conoscere e smerciare i nostri articoli; bisognerebbe che le merci spedite fossero sempre onestamente eguali ai campioni; che i prezzi fossero limitati, per reggere alla concorrenza d'altre nazioni; non pretendere di far affaroni di primo acchito, e concedere un po' di fido alle Case acquirenti, naturalmente senza camminare ad occhi chiusi.

Negli ultimi mesi del 1894 il Governo italiano ravvisando l'opportunità di ravvivare una corrente d'affari con la Siria, molto saviamente stabiliva di aprire qui a Beirut una Agenzia commerciale italiana. La cosa fece buona impressione in quella nostra colonia, aprendo anche l'animo a qualche speranza. Se non che i risultati finora ottenuti dall'agenzia furono invero meschinissimi: la persona spedita dal governo ad istituirla e dirigerla epperò a favorire l'allacciamento dei rapporti commerciali dell'Italia con quelle terre, non ostante l'aspettazione che se ne aveva e gli appoggi di cui fu fornita, si mostrò in realtà impari al suo ufficio.

Ciò detto, il corrispondente si domanda perchè dei privati non dovrebbero pensare a trar profitto dalle condizioni che potremmo avere favorevoli in Siria, industriandosi essi a fomentare con una agenzia esclusivamente italiana, una corrente di rapporti, che ci darebbe indubbi vantaggi.

Il commercio della Spagna. — Il valore degli scambi commerciali della Spagna con l'estero durante lo scorso anno 1895 è rappresentato dalle cifre seguenti:

	anno 1895 (pesetas)	diff. sul 1894
Importazioni . . .	686,700,802	— 25,411,954
Esportazioni . . .	660,875,994	+ 81,101,932
	1,347,576,796	+ 55,682,978

Questi dati mostrano come l'insieme del movimento commerciale della Spagna sia riuscito sensibilmente favorevole sotto ogni riguardo; poichè di fronte ad una diminuzione della importazione, determinata specialmente dalle minori provviste di cereali, vi è stato un aumento cospicuo delle esportazioni dovuto specialmente al maggiore esito dei vini; questo aumento, dopo aver coperto la diminuzione delle importazioni, ha lasciato un maggior valore di 55 1|2 milioni nel movimento generale. Altro risultato, per la Spagna apprezzabilissimo, è la riduzione a minime proporzioni (26 milioni) della eccedenza delle importazioni sulle esportazioni, ch'era stata di 132 1|2 milioni nel 1894.

Forza motrice richiesta nella trazione elettrica. — Nel *Sibley tornal of Engineering*, James Syman dà i risultati di un certo numero di esperimenti fatti in diverse città per determinare lo sforzo di trazione sulle tramvie elettriche. A Rochester, col binario in buone condizioni e con vetture ciascuna del peso di 8 tonnellate e provviste di un motore di 15 cavalli, con trasmissione ad ingranaggi, avendosi la strada in piano, salvo nel centro della città, ove vi sono delle salite dal 3 al 4.7 0|0, lo sforzo di trazione era in piano di 17 chilogr. per tonnellata, e per l'intera corsa, con velocità media di 10 chilom all'ora, la forza media richiesta da ogni vettura fu di 1.4 HP, con un massimo di 6 HP, ma solo per pochi istanti.

A Buffalo si è trovato lo stesso sforzo medio, ma il massimo raggiunse 6.6 HP. In altra grande città una vettura con gli assi uniti direttamente al motore, senza ingranaggi, richiese in media 0.92 HP, con un massimo di 4.7 HP. Nei giorni piovosi lo sforzo richiesto è minore, perchè la pioggia agisce come lubrificante. Esperimenti comparativi fatti in Ithaca hanno dimostrato che lo sforzo richiesto nelle salite supera quello in piano più di quanto viene indicato dalla teoria.

Apparecchio di sicurezza per condotture elettriche. — A. E. Hutchins di Detroit ha preso ultimamente il brevetto per un apparecchio di sicurezza da applicarsi all'estremità di un palo, che sostenga un conduttore elettrico. L'apparecchio ha la forma di una forchetta posta sotto il conduttore, con due branche che si riuniscono ad angolo acuto; esso, mediante un filo, è messo in buona comunicazione con la terra. Se il conduttore, per una causa qualsiasi, dovesse rompersi, resta preso tra le branche dell'apparecchio e la corrente se ne va tutta direttamente a terra, senza che gli spezzoni di filo possano produrre danno a chi venga in contatto con essi. L'inventore assicura che fra due pali muniti del suo apparecchio egli ha potuto toccare con tutta sicurezza un filo rotto, per cui passava una corrente a 3000 volt.

La fabbricazione dell'alluminio al Niagara. — La produzione dell'alluminio agli Stati Uniti era, secondo le statistiche:

nel 1885 di 263 libbre (119 kg.)
nel 1890 di 61,281 » (27,790 »)
nel 1895 di 850,000 » (385,050 »)

e si annunzia già ch'essa si eleverà per il 1896 a 3,660,000 libbre (1,657,900 kg.).

Il giornale americano « *Electrical World* » che ci dà questa notizia, l'accompagna con una descrizione interessantissima dello stabilimento fondato dalla Pittsburg Reduction Company alla cascata del Niagara. Sembra che a partire dal 1° giugno prossimo, vi si potranno fabbricare giornalmente 10,000 libbre (4530 kg.) d'alluminio.

L'officina della cascata del Niagara è stata attivata il 26 agosto u. s.; i risultati furono talmente incoraggianti che si è già pensato a raddoppiare la sua potenzialità di produzione e furono già dati gli ordini per trasformare il materiale. I quattro convertitori rotativi, ciascuno di 400 kilowatt, saranno surrogati da quattro altri di 600 kilowatt, ai quali se ne aggiungerà uno nuovo dello stesso tipo. I trasformatori fissi saranno pure aumentati tanto in forza che in numero. In luogo dei 1600 kilowatt attuali si disporrà di 3000 kilowatt. La Niagara Falls Hydraulic Power dovrà fornire ad un'officina che si sta costruendo 4500 cav. per mettere in funzione delle dinamo elettriche di 750 cav. montate sugli alberi stessi di turbine Leffel di 1800 cav. ciascuna. Questa nuova officina manderà la corrente elettrica alla vecchia per mezzo di conduttori in alluminio.

Adunque, per la prima volta l'alluminio sostituirà il rame in una applicazione industriale, e, ciò che è cosa rara, si avrà un materiale nuovo sacrificato dieci mesi appena dopo il suo impianto e surrogato da apparecchi non già migliori ma più potenti. Un piccolo particolare da segnalare incidentalmente è la preferenza accordata dalla Pittsburg Reduction Company alla forza idraulica. Le sue officine di New-Kensigton (Pensilvania) ricevono il metallo bruto che vien ridotto in fogli, verghe, piastre, tubi, fili, ecc. nei diversi laboratorii della fonderia, del laminaggio, della marchiatura degli alberi, ecc. Il carbone reso alle caldaie a New-Kensington non costa più di 65 cent. la tonnellata (3.25 lire i 1015 kg.) e malgrado questo singolare basso prezzo di costo, è al Niagara che si indirizza per l'impianto dell'officina elettro-metallurgica.

Progressi dell'industria giapponese. — Ecco come si esprime in proposito un corrispondente del *Journal de Genève.*

Nel 1872 la popolazione dell'impero era di 33,110,000

anime, nel 1893 salì a 41,380,000, con un accrescimento del 25 per cento. Le rendite agricole aumentarono in proporzione. Dal 1880 al 1893 il terreno coltivato a risaie aumentò da 2,500,000 a 2,750,000; la superficie dei campi di grano e di orzo da 1,430,000 ad 1,740,000 ettari; nello stesso tempo una gran parte di risaie era trasformata in piantagioni di gelsi e di arbusti da the.

La produzione del riso, del grano e delle patate aumentò durante lo stesso periodo del 25, del 58 e dell'84 per cento, grazie al perfezionamento degli ingrassi. Mentre nel 1880 la produzione delle sete si levava a 597,000 kokon (1 kokon = 180 lire circa), nel 1894 il totale era di 1,800,000. Il prodotto del the era nel 1880 di 597,000 kouamme (1 kouamme = 6 lire) nel 1894 era di 1,800,000 kouamme.

Anche l'industria fece passi giganteschi. Nel 1883 vi erano 84 fabbriche ed officine con una forza motrice di 1748 cavalli; dieci anni più tardi ve n'erano 1100 con 35 mila cavalli. Il progresso delle filature di cotone è pure grandissimo. Dal 1886 al 1891 il numero dei fusi da 65,000 aumentò a 663,000 e quando saranno in opera tutte le filature in corso ve ne saranno 1,100,000.

L'importazione del ferro in verghe è un sintomo caratteristico del progresso generale dell'industria. Nel 1872 essa saliva a 50,000 *catties* (1 catti = 133 lire); nel 1880 fu di 8,828,000; nel 1894, 61,000,000!

Le statistiche più stupefacenti sono quelle delle poste. A dispetto della modicità del porto delle lettere (5 centesimi da un punto all'altro dell'impero per 18 grammi) i giapponesi apprezzavano ancora così poco i benefici della posta nel 1872, che il numero totale delle lettere, plichi, giornali, ecc., che passava per la posta, non era che di 2,500,000 all'anno sopra una popolazione di 33 milioni, quasi una lettera per 13 abitanti. L'anno scorso, questa cifra toccò 370 milioni.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Segniamo con un asterisco * le notizie di cui diamo maggiori ragguagli nelle INFORMAZIONI PARTICOLARI, ove sono pubblicate eziandio le *Deliberazioni del Consiglio di Stato* e le *Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.*

1. — Progetti e preventivi di spese presentati per l'approvazione al R. Ispettorato Generale.

Rete Adriatica. — L. 15,940 * proposta di lavori di completamento del tronco Casarsa-Spilimbergo, linea Mestre-Portogruaro-Casarsa-Gemona;

L. 2,950 * proposta per sistemazione di trincea sulla linea Roma-Solmona;

L. 2,800 * proposta per costruzione di briglia ad un ponticello sulla linea Pescara-Aquila-Terni;

L. 1,200 * proposta per costruzione di un pozzo per l'acqua potabile nella stazione di Conegliano, linea Mestre-Cormons;

L. 840 * proposta per sistemazione di scarpata sulla linea Faenza-Firenze;

L. 660 * preventivo per lavori di difesa contro le corrosioni del torrente Romealla, sulla linea Orte-Chiusi-Firenze;

L. 660 * proposta per lavori di riparazione sulla linea Modena-Verona;

L. 160 * proposta per abbattimento di un masso di roccia sulla linea Orte-Falconara;

Proposte * diverse.

Rete Mediterranea. — L. 20,000 * proposta per applicazione di piastre ai controgiunti dei binari del tronco Guinadi Pontremoli, linea Parma-Spezia;

L. 12,900 * proposta per opere di difesa all'argine ferroviario presso Settimo, sulla linea Torino-Milano;

L. 2,645.15 * preventivo per lavori di riparazione nella stazione di Civitavecchia, linea Roma-Pisa;

L. 1,600 * preventivo per consolidamento di trincea sulla linea Eboli-Metaponto;

L. 1,360 * progetto di rialzamento di marciapiedi nella stazione di Migliarino, linea Pisa-Genova;

L. 930 * proposta per costruzione di latrina in stazione di Paola, linea Reggio-Castrocucco;

L. 650 * preventivo per sostituzione di cancelli in ferro alle catene di un passaggio a livello sulla linea Battipaglia-Reggio;

L. 650 * preventivo per acquisto di conduttura d'acqua in galleria di Acquafredda, linea Battipaglia-Reggio;

L. 550 * preventivo per impianto di fermaneve nella stazione di Nucetto, linea Ceva-Ormea;

Contratti * diversi.

Rete Sicula. — L. 47,450.03 * proposta di lavori per ampliamento e sistemazione Officine di riparazione locomotive, in stazione di Messina;

L. 3,182.36 * proposta per spostamento della boa d'ormeggio presso il pontile di Messina Succursale;

L. 510 * proposta per esecuzione d'un cunicolo di scolo in stazione di Racalmuto, linea Bicocca-Canicattì-Caldare.

4. — Gare aggiudicate.

Rete Adriatica. — Alla Ditta Garotti Luigi, di Lugo, vennero aggiudicati *provvisoriamente* i lavori di consolidamento di manufatti lungo la linea da Avezzano a Lugo, del presunto importo di L. 90,000, col ribasso del 29.21 0[0 sui prezzi di tariffa.

II. — Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Genio Militare di Torino (4 marzo, ore 11, unico e definitivo). — Appalto dei lavori occorrenti per l'accasermamento di due brigate autonome di artiglieria da fortezza nelle Caserme San Daniele e San Venceslao in Torino. Importo L. 20,000. Cauz. L. 2000.

Direzione del Genio Militare di Taranto (5 marzo, ore 10, unico e definitivo). — Appalto dei lavori per la costruzione di un edificio a Cascina Montello presso Taranto. Importo L. 46,000. Cauzione L. 5000.

Municipio di Castel Madama (10 marzo, ore 11, fatali). — Appalto dei lavori di costruzione della S. C. O. che da Castel Madama mette alla provinciale Valeria nei pressi della stazione ferroviaria omonima. Importo ridotto del 3.90 0[0 su L. 81,208.84 e così lire 78,041.70.

Genio Militare di Roma (24 marzo, ore 14, unico e definitivo). — Appalto dei lavori per la costruzione di Magazzini per materie esplosive, dei locali pei relativi servizi accessori e delle strade di accesso a Listincheddu presso Ozieri (Sardegna). Importo L. 132,000. Cauzione L. 13,200.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Udine (26 marzo, ore 10, unico e definitivo). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla manutenzione del 2° tronco della strada nazionale Carnica N. 1 compreso fra Socchieve ed il Rio Stabbia, confine bellunese (m. 32.294), escluse le traverse degli abitati durante il sessennio 1896-1902. Importo complessivo L. 164,490.06. Cauz. provvisoria L. 5000. Cauz. def. il decimo.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Trapani (27 marzo, ore 10, unico e definitivo). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla manutenzione del tronco della strada nazionale N. 68 Palermo Trapani, compreso fra il ponte sul torrente Finocchio e la città di Trapani (m. 54,773) escluse le traverse degli abitati (m. 4,233.09), durante il sessennio 1896-1902. Importo complessivo L. 342,969.06. Cauz. provv. L. 12,000, definitiva il decimo.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Sondrio (30 marzo, ore 10, unico e definitivo). — Appalto dei lavori occorrenti alla costruzione di un ponte in muratura sull'Adda di otto luci di m. 12 ognuna e relativi accessi stradali presso l'abitato di Mazzo (m. 570), fra le progressive km. 35.627 e 36.197 della strada nazionale N. 18. Importo L. 263,350. Cauz. provv. L. 15,000. Cauzione definitiva il decimo.

APPALTI ALL'ESTERO.

Bulgaria. — Prossimamente al Ministero del Lavori Pubblici a Sofia, fornitura di 40 vetture viaggiatori, 250 vagoni di diverso tipo e diverse locomotive per l'importo totale di fr. 1,500,000.

Egitto. — Ministero dei Lavori Pubblici al Cairo (2 maggio). — Costruzione del Museo Arabo e della Biblioteca chediviale al Cairo. Cauz. fr. 7,785.

Gran Brettagna. — Il 1° giugno presso C. H. William e Jos Gould, segretario del Comitato della nuova chiesa Church House a Exeter, concorso per il progetto d'ingrandimento della chiesa St. Thomas. Un premio di 2,500 franchi e tre di 625 saranno aggiudicati agli autori dei 4 migliori progetti.

Portogallo. — Compagnia Reale delle Strade Ferrate Portoghesi (11 marzo). — È aperto un concorso a Lisbona per la fornitura di 18 mole in pietra rossa di Saverne.

Rumania. — Strade Ferrate dello Stato Rumeno (4 marzo). — Fornitura e messa in opera di una caldaia a vapore con bacino di alimentazione e accessori di pompe a vapore compound sistema Worthington.

— Jassi (5 e 6 marzo). — Fornitura di tubi per conduttura in ferro fuso. Prezzo d'asta fr. 45,637.
— Ministero dei Lavori Pubblici, Bucarest (13 marzo). — Ricostruzione del ponte di Carozel. Prezzo d'asta fr. 34,731.

Serbia. — Direzione delle Strade Ferrate dello Stato Serbo a Belgrado (2 settembre). — Fornitura di 205 vagoni merci e 6 vetture viaggiatori.

III. — Forniture diverse.

Aste.

R. Fonderia. — Napoli — (9 marzo, ore 14, unica e defin.). — Fornitura di kg. 3,500 di **rame** in filo sagomato per proietti da 7 e 9. Importo L. 6475. Cauz. L. 648. Consegna a giorni 30.
— (10 marzo). Fornitura di kg. 4000 **ferro** scelto in verghe. Importo L. 1800. Cauz. L. 180, consegna a giorni 30.

Laboratorio Pirotecnico. — Bologna — (10 marzo, ore 15, unica e definitiva). — Fornitura di kg. 8000 di **rame** in verghe. Importo L. 13.600. Cauz. L. 1360. Consegna a giorni 50.

Aggiudicazioni.

Ministero della Marina. (Contratti a trattativa privata). — Hantom Guppy, Napoli, 20 cassette di spurgo, 1° dipart., L. 11,000;
Carmine De Luca, Napoli, portellini di bronzo, 2° dipartimento. L. 3,888;
Masera Antonio, Torino, macchine per affilare seghe, 3° dipart., L. 1,300;
G. Ansaldo, Sampierdarena, 3000 ghiere di ghisa, Taranto, lire 2,100;
N. Odero, Sestri Ponente, argani e verricelli, 1° dipart., lire 34,900;
The Cape Oubestos, Torino, materassi d'amianto, 1° dipart., L. 2073;
Bender e Martiny, Torino, manganesite, 2° dipart., L. 4,500.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

		febbr. 22	febbr. 29
Azioni Ferrovie Biella		L. 497	475
» »	Mediterranee	» 489	497
» »	Meridionali	» 646.50	649
» »	Pinerolo (1ª emiss.)	» 360	360
» »	» (2ª »)	» 340	341
» »	Secondarie Sarde	» 312	302
» »	Sicule	» 588	588
Buoni Ferrovie Meridionali		» 558.50	569
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e			
» »	Sicule *A. B. C. D.*	» 284.50	282
» »	Cuneo (2ª emiss.)	» 308	308
» »	Gottardo 4 %.	» 102.30	102.30
» »	Mediterranee 4 0/0	» 510	518
» »	Meridionali	» 302.75	302.75
» »	Meridionali Austriache	» 391.50	393
» »	Palermo-Marsala-Trapani	» 305.50	309
» »	» 2ª emiss.	» 285	287
» »	Pontebba	» 453	455
» »	Sarde, serie *A.*	» 292	290
» »	» serie *B.*	» 288	287
» »	» 1879	» 295	292
» »	Savona	» 306	302
» »	Secondarie Sarde	» 429.50	427
» »	Sicule 4 0/0 oro	» 460.50	460
» »	Tirreno	» 450	445
» »	Vittorio Emanuele	» 308.50	307

CONVOCAZIONI.

SOCIETÀ FERROVIARIE, TRAMVIARIE E DI NAVIGAZIONE.

15 marzo. — **Ferrovie e Tramvie nell'Emilia.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 15 1/2 presso la sede sociale in Bologna, Villa Ferlini.

16 marzo. — **Tramways e Ferrovie economiche.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 14 in Torino nel salone della Banca di Torino.

21 marzo. — **Ferrovia Centrale e Tramvie del Canavese.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 15 nella sede sociale in Torino, via Alfieri, 15.

22 marzo. — **Tramvie nella provincia di Firenze.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 10 nella sede sociale in Firenze, via Arcivescovado, 3.

23 marzo. — **Ferrovia di Reggio Emilia** — Assemblea generale ordinaria e straordinaria per le ore 15 in Torino, via S. Teresa, 11.

23 marzo. — **Tramvia di Modena.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 15 nella sede sociale in Modena.

26 marzo. — **Tramvia a vapore Bologna-Pieve di Cento e Bologna-Malalbergo.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 15 nella sede sociale in Bologna.

29 marzo. — **Ferrovia Parma-Guastalla-Suzzara.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 13 nella sede sociale in Milano, via S. Andrea, 6.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

FERROVIE SECONDARIE NEL CIRCOLO FERROVIARIO DI TORINO

PRODOTTI DEL MESE DI GENNAIO 1896

	Torino-Rivoli	Torino-Ciriè-Lanzo	Settimo-Rivarolo-Castellamonte	Santhià-Biella	Fossano-Mondovì	Sassi-Superga	Basaluzzo-Frugarolo	Ferrovie economiche Biellesi	Funicolare del Castellaccio in Genova
	Chilom. 12	Chilom. 32	Chilom. 23	Chilom. 30	Chilom. 24	Chilom. 3	Chilom. 9	Chilom. 44	
Grande Velocità.	11,227.35	23.449,50	18.719.75	19,511.80	2,650 60	175.95	562.65	9,188.05	—
Piccola Velocità.	338.05	6.559.50	12,837.80	27,127.75	216.15	22.65	75.05	4,631.55	3,329.50
TOTALI	11,565.40	30.009.—	31,557.55	46,639.55	2,866.75	198.60	637.70	13,819 60	3,329.50

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1895-96. — *Dall'11 al 20 Febbraio 1896.* — *23ª Decade.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA		
	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze
Chilometri in esercizio.	4407	4407	—	1298	1085	+ 213
Media.	4407	4361	+ 46	1238	1080	+ 158
Viaggiatori.	1,258,757 06	926,252 79	+ 332,504 27	77,644 95	38,895 47	+ 38,749 48
Bagagli e cani. . . .	62,156 37	49,428 19	+ 12,728 18	2,806 39	829 25	+ 1,977 14
Merci a G.V. e P.V. acc.	310,248 07	267,581 80	+ 42,666 27	14,109 55	8,731 50	+ 5,378 05
Merci a P. V. . . .	1,684,208 31	1,442,329 48	+ 241,878 83	66,527 97	47,680 31	+ 18,847 66
TOTALE .	3,315,369 81	2,685,592 26	+ 629,777 55	161,088 86	96,136 53	+ 64,952 33

Prodotti *dal 1º Luglio 1895 al 20 Febbraio 1896.*

	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze
Viaggiatori.	30,870,710 84	29,121,133 19	+1,749,577 65	1,595,048 56	1,520,943 58	+ 74,104 98
Bagagli e cani. . . .	1,417,311 54	1,360,366 51	+ 56,945 03	49,109 40	38,140 87	+ 10,968 53
Merci a G.V. e P.V. acc.	7,683,059 88	7,149,626 97	+ 533,432 91	317,963 39	286,189 57	+ 31,773 82
Merci a P. V. . . .	38,062,044 87	35,625,429 92	+2,436,614 95	1,521,776 90	1,322,509 42	+ 199,267 48
TOTALE .	78,033,127 13	73,256,556 59	+4,776,570 54	3,483,898 25	3,167,783 44	+ 316,114 81

Prodotto per chilometro.

	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze
della decade	752 30	609 39	+ 142 91	124 11	88 61	+ 35 50
riassuntivo	17,706 63	16,798 11	+ 908 52	2,814 13	2,933 13	— 119 00

(*) La linea Milano-Chiasso (km. 52) comune colla Rete Adriatica, è calcolata per la sola metà.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

22ª Decade — Dal 1º al 10 Febbraio 1896.

RETE PRINCIPALE

ANNI	VIAGGIATORI	BAGAGLI	GRANDE VELOCITÀ	PICCOLA VELOCITÀ	INTROITI FUORI TRAFFICO	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	PRODOTTI per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1896	80 967 00	1.393 00	9.182 00	119.457 00	1.414 00	212.413 00	616 00	345 00
1895	80.089 00	1.459 00	8.334 00	110.423 00	792 00	201.097 00	616 00	326 00
Differenze nel 1896	+ 878 00	— 66 00	+ 848 00	+ 9.034 00	+ 622 00	+ 11.316 00	»	+ 19 00
				PRODOTTI DAL 1º LUGLIO 1895 AL 10 FEBBRAIO 1896.				
1895-96	2.044.206 00	42.163 00	234.611 00	2.636.870 00	30.290 00	4.988.140 00	616 00	8.098 00
1894-95	2.007.453 00	42.013 00	240.222 00	2.686.288 00	27.685 00	5.003.661 00	616 00	8.123 00
Differenze nel 1896	+ 36.753 00	+ 150 00	— 5.611 00	— 49.418 00	+ 2.605 00	— 15.521 00	»	— 25 00
				RETE COMPLEMENTARE				
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1896	24.722 00	364 00	2.155 00	19.138 00	126 00	46.505 00	484 00	96 00
1895	21.944 00	176 00	1.573 00	19.491 00	62 00	43.246 00	421 00	103 00
Differenze nel 1896	+ 2.778 00	+ 188 00	+ 582 00	— 353 00	+ 64 00	+ 3.259 00	+ 63 00	— 7 00
				PRODOTTI DAL 1º LUGLIO 1895 AL 10 FEBBRAIO 1896.				
1895-96	772.247 00	11.329 00	57.401 00	474.652 00	4.978 00	1.320.607 00	484 00	2.729 00
1894-95	563.983 00	5.551 00	37.919 00	331.487 00	4.339 00	913.279 00	421 00	2.241 00
Differenze nel 1896	+ 208.264 00	+ 5.778 00	+ 19.482 00	+ 143.165 00	+ 639 00	+ 377.328 00	+ 63 00	+ 488 00
				STRETTO DI MESSINA				
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1896	3.544 00	87 00	220 00	637 00	» 00	4.488 00	23 00	195 00
1895	1.181 00	53 00	173 00	407 00	» 00	1.814 00	15 00	121 00
Differenze nel 1896	+ 2.363 00	+ 34 00	+ 47 00	+ 230 00	» 00	+ 2.674 00	+ 8	+ 74 00
				PRODOTTI DAL 1º LUGLIO 1895 AL 10 FEBBRAIO 1896.				
1895-96	68.179 00	2.702 00	5.189 00	10.604 00	» 00	86.674 00	23 00	3.768 00
1894-95	32.539 00	1.651 00	3.346 00	5.799 00	19 00	43.354 00	15 00	2.890 00
Differenze nel 1896	+ 35.640 00	+ 1.051 00	+ 1.843 00	+ 4.805 00	— 19 00	+ 43.320 00	+ 8	+ 878 00

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

Dai punti contro indicati alle stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)		BIGLIETTI SEMPLICI: Londra (1) 1a classe	Londra (1) 2a classe	Parigi (2) 1a classe	Parigi (2) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO: Londra (3) (Diritto di porto compreso) 1a classe	Londra (3) 2a classe	Londra (3) validità	Parigi (4) 1a classe	Parigi (4) 2a classe	Parigi (4) validità
Via Moncenisio											
Torino	via Calais. . . .	166 85	116 55	90 75	61 60	254 —	187 85	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni
	via Boulogne . .	160 25	112 05								
Milano	via Calais. . . .	180 90	129 15	104 85	72 25	272 25	199 30	45 giorni	166 35	119 —	30 giorn
	via Boulogne . .	175 60	124 65								
Venezia	via Calais. . . .	—	—	141 75	97 30	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni
	via Boulogne . .										
Genova	via Calais. . . .	187 —	181 —	111 40	76 05	—	—	—	—	—	--
	via Boulogne . .	180 90	126 50								
Via Genova											
Livorno	via Calais. . . .	209 90	147 05	134 30	92 10	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	203 80	142 55								
Firenze	via Calais. . . .	217 30	152 25	141 70	97 30	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	211 20	147 75								
Roma	via Calais. . . .	249 —	174 40	173 40	119 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	242 90	169 90								
Napoli	via Calais. . . .	279 85	196 —	205 60	142 —	478 50	353 95	6 mesi (**)	—	—	—
	via Boulogne . .	273 75	191 50								
Via Bologna											
Firenze	via Calais. . . .	224 60	157 30	149 —	102 35	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	218 50	152 80								
Roma	via Calais. . . .	263 85	184 80	188 25	129 85	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	257 75	180 80								
Napoli	via Calais. . . .	294 80	206 50	220 60	162 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	288 70	202 —								
Brindisi	Via Napoli, via Calais	325 85	228 20	251 60	174 20	543 25	399 30	6 mesi (*)	—	—	—
	Via Napoli, via Boul.	319 75	228 70								
	Via Bolog., via Calais	302 65	211 95	227 05	157 —	525 45	386 80	6 mesi	—	—	—
	Via Bolog., via Boul.	296 55	207 45								
Messina	Via Napoli, via Calais	369 25	259 75	295 —	205 80	—	—	—	—	—	—
	Via Napoli, via Boul.	368 15	255 25								

OSSERVAZIONI.

Biglietti semplici.

(1) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta.

Per diritto del bollo fr. 0,10 per i biglietti al disopra di 10 franchi.

(2) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi che valgono per 20 giorni.

Biglietti d'andata e ritorno.

(3) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta.

(*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capo-stazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia.

(**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto.

(4) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI	1a o 2a CLASSE			1a e 2a CLASSE		Treno di lusso PENINSULAR-EXPRESS settimanale il venerdì part. da LONDRA
		Via Folkestone	(*)	(***)		(1)
Londres Ch.-Gross Par.	9 — a.	10 — a.	11 — antim.	8 15 p.		8 15 p.
Londres Victoria . . —	9 — a.		11 — antim.	8 15 p.		8 15 p.
Douvres. . . . . . . —	10 55 a.		1 — pomer.	10 15 p.		10 15 p.
(ora di Greenwich) . Arr.	12 15 a.		2 20 pomer.	12 10 a.		12 10 p.
Calais-M. (*Buffet*)	*Déjeun.*					
(ora francese) . Par.	12 49 p.		3 — pomer.	1 04 a.		1 » a.
Boulogne-Gare . . Arr.	1 27 p.	2 18 p.	—	1 49 a.		—
(*Buffet*) Par.	1 29 p.	2 23 p.	—	1 51 a.		—
Amiens (*Buffet*) . Arr.	3 04 p.	3 59 p	5 12 pomer.	3 41 a.		3 28 a.
Amiens Par.	3 09 p.	4 04 p.	5 17 pomer.	3 46 a.		3 33 a.
Paris-Nord (*Buffet*) Arr.	4 45 p.	5 40 p.	7 — pomer.	5 38 a.		Per la grande cintura
	Pranzo					
Paris-Nord Par	*Vagon-restaurant*		7 44 pomer.	6 23 a.		
Paris-Lyon (*Buffet*) Arr			8 21 pomer.	7 23 a.		
	(B) 1a e 2a classe		1a e 2a classe	1a cl.	1a 2a cl.	
Paris-Lyon (*Buffet*) Par.	8 55 p.		9 10 p.	9 25 a.	2 15 p.	
Dijon . . . . Arr.	1 51 a.		2 24 a.	2 01 p.	7 18 p.	10 32 a.
Genève . . . . —	»		8 52 a.	11 47 p.	—	—
Aix-les-Bains. . . . —	6 33 a.		7 58 a.	10 45 p.	12 27 a.	3 18 p.
Chambéry. . . . . . —	6 56 a.		8 31 a.	11 24 p.	12 50 a.	3 40 p.
Modane . . . . —	9 43 a.		1 38 p.		3 37 a.	6 40 p.
Torino (ora dell'Europa centrale (2). . . Arr.	2 20 p.		6 40 p.	—	8 10 a.	11 12 p.
Torino. . . . . . . Par	2 40 p.		7 55 p.	—	8 45 a.	
Novara . . . . Arr	4 36 p.		9 51 p.	—	10 42 a.	
Milano. . . . . . . Arr.	5 35 p.		11 05 p.	—	11 40 a.	
					1a 2a cl.	
Torino. . . . . . . Par.	2 45 p.		8 10 p.	—	8 40 a.	
Genova . . . . . . Arr.	6 14 p.		11 21 p.	—	12 » p.	
San-Remo. . . —	11 22 p.		8 45 a.	—	4 47 p.	
Pisa. . . . . —	10 58 p.		4 30 a.	—	4 34 p.	
Firenze . . . . —	12 45 a.		7 30 a.	—	6 54 p.	
Livorno . . . . —	11 39 p.		5 24 a.	—	5 09 p.	
Roma . . . . —	6 34 a.		10 30 a.	—	11 30 p.	
Napoli. . . . . —	1 36 p.		6 30 p.	—	7 10 a.	
Brindisi. . . . . . . —	»		»	—	6 20 p.	
Torino. . . . . . . Par.	2 45 p.		7 05 p.	—	8 40 a.	11 20 p.
Alessandria . . . . Arr.	4 18 p.		8 55 p.	—	10 15 a.	12 50 p.
Bologna. . . . . . . —			2 12 a.	—	2 53 p.	5 19 a.
Ancona . . . . —	—		6 52 a.	—	11 10 p.	9 21 a.
Brindisi. . . . —	—		10 17 p.	—	11 » a.	7 50 p.
Firenze . . . . —	—		6 23 a.	—	6 25 p.	
Roma . . . . —	—		12 50 p.	—	11 50 p.	
Napoli. . . . . . . Arr.	—		6 30 p.	—	7 10 a.	

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

RITORNO

STAZIONI	1a e 2a CLASSE	1a e 2a CLASSE		1a e 2a CLASSE	
Napoli. (ora dell'Europa centrale (2) . . Par.	7 50 a.	—	—	2 55 p.	
Roma . . . . —	2 30 p.	—	—	11 10 p.	
Firenze . . . . —	9 05 p.	—	—	6 10 a.	
Brindisi. . . . —	6 10 a.	—	—	5 35 p.	
Ancona . . . . —	8 32 p.	—	—	5 35 a	
Bologna . . . . —	1 35 a.	—	—	10 30 a.	
Alessandria . . . . . —	6 38 a.	8 33 a.	10 46 a.	5 12 p.	
Torino. . . . . . . Arr.	8 30 a.	10 18 a.	12 30 p.	7 — p.	
Brindisi. . . . . . Par.	—	—		10 20 a.	
Napoli. . . . . —	7 50 a.	2 55 p.		10 45 p.	
Roma . . . . —	3 » p.	8 50 p.	10 17 p.	8 10 a.	
Livorno . . . . —	9 40 p.	»	4 10 a.	1 55 p.	
Firenze . . . . —	8 25 p.	»	»	12 05 p.	
Pisa . . . . —	10 32 p.	2 55 a.	4 47 a.	2 35 p.	
San-Remo. . . —	6 50 p.	»	8 30 a.	1 48 p.	
Genova . . . . —	2 45 a.	6 35 a.	8 46 a.	7 07 p.	
Torino. . . . . . . Arr.	7 45 a.	10 18 a.	12 30 p.	10 50 p.	
Milano . . . . Par.	1 50 a.	10 40 a.		8 18 p.	
Novara . . . . —	4 30 a.	11 40 a.		9 16 p.	
Torino. . . . . . . Arr.	8 25 a.	1 40 p.		11 10 p.	
Torino. . . . . . . Par.	8 50 a.	2 20 p.		11 25 p.	—
Modane (ora franc.) . —	12 19 p.	5 26 p.		2 21 a.	—
Chambéry . . . . . . —	3 42 p.	8 14 p.		5 02 a.	—
Aix-les-Bains . . . . —	4 14 p.	8 39 p.		5 27 a.	—
Genève . . . . —	2 46 p.	7 21 p.		4 15 a.	—
Dijon . . . . —	11 20 p.	1 45 a.		11 40 a.	1 12 p.
Paris-Lyon (*Buffet*) Arr.	4 43 a.	6 50 a.		5 33 p.	5 54 p.
Paris-Lyon (*Buffet*) Par.	7 25 antim.			6 50 p.	
Paris-Nord (*Buffet*) Arr.	8 04 antim.			7 49 p.	
			Déjeun.	*Pranzo*	
Paris-Nord	A) 1a, 2a classe	1a 2a cl.	1a 2a cl.	(**) 1a, 2a, 3	
Paris-Nord Par.	9 — antim.	10 30 a.	11 50 a.	9 — p.	
Amiens (*Buffet*) . Arr.	10 40 antim.	12 06 p.	1 25 p.	10 47 p.	
Amiens Par.	10 45 antim.	12 26 p.	1 30 p.	10 52 p.	
Boulogne-Gare (*Buffet*) Arr.	12 18 pomer.	2 01 p.	»	12 34 a.	
Boulogne-Gare Par.	12 20 pomer.	2 04 p.	»	12 36 a.	
(ora francese) . Arr.	1 » pomer.	Via Folkestone	3 41 p.	1 20 a.	
Calais-M. (*Buffet*) (ora di Greenwich) . Par.	1 11 pomer.		3 45 p.	1 30 a.	
Douvres. . . . . —	3 05 pomer.		5 45 p.	4 — a.	
Londres Victoria . Arr.	4 50 pomer.		7 30 p.	5 55 a.	
Londres Ch.-Gross Arr.	4 55 pomer.	6 10 p.	7 35 p.	5 55 a.	

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSERVAZIONI. — *Viaggiatori.* — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende viaggiatori di 3a classe da Parigi per Boulogne, Calais e l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori di 3a classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne. (A) Questo treno non prende i viaggiatori di 2a classe che per Calais e l'Inghilterra. (B) Il treno che parte da Parigi-Lione alle 8.55 pom. non prende a Parigi in 2a classe che i viaggiatori a destinazione oltre Culoz in direzione di Modane e dell'Italia. — *Nota importante.* I treni che partono da Parigi-Nord per Londra alle 9 a. e alle 9 p. e quelli che partono da Londra per Parigi-Nord alle 9 a. e alle 8.15 p., prendono viaggiatori per Boulogne e Boulogne Tintelleries. — *Vetture dirette da Calais verso P.-L.-M.* Una vettura di 1a classe lits-salon va direttamente da Calais a Milano col treno che parte da Calais alle 3 p. e da Parigi-Lione alle 8.55 p. — *Da P.-L.-M. verso Calais.* Una vettura di prima classe lits-salon va direttamente da Milano a Calais col treno partente da Milano alle 10.40 a. e da Parigi-Nord alle 9 a.

TORINO, 1896 — Tip. Lit. CAMILLA E BERTOLERO di NATALE BERTOLERO, Via Ospedale, 18.

ANNO XXIX. Sabato, 7 Marzo 1896 NUM. 10.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

LE FERROVIE ECONOMICHE IN INGHILTERRA

I funzionari delle ferrovie che hanno assistito, l'estate scorsa, alla sessione di Londra del Congresso internazionale ferroviario, ricorderanno che fra le questioni che maggiormente interessarono i delegati inglesi fu quella delle ferrovie secondarie, o, come in Inghilterra si chiamano, delle ferrovie economiche (*Light Railways*).

Il signor Bryce, a quell'epoca presidente del « Board of Trade », prese parte lui stesso alla discussione di uno dei rapporti presentati alla sezione delle ferrovie economiche e fece appello, in codesta questione, all'esperienza dei delegati esteri, l'Inghilterra, bisogna riconoscerlo, essendo in questa materia molto indietro dagli altri paesi. Dopo d'allora, quantunque nulla si sia fatto praticamente, la questione ha occupato costantemente l'opinione pubblica.

Il *Light Railway Bill*, presentato al Parlamento dal Gabinetto precedente, non potè essere votato in seguito alla sua dissoluzione, ma ha dato luogo alla Camera dei Comuni ad una discussione interessante, quantunque essa non fosse basata sopra una conoscenza completa della materia. Il nuovo Gabinetto si è, infatti, impegnato a presentare nella prossima sessione un nuovo progetto e, dalle dichiarazioni sfuggite a qualche ministro, non sembra impossibile che questo progetto contenga delle disposizioni applicanti per la prima volta in Inghilterra il principio ammesso sul continente dell'intervento dello Stato nelle imprese ferroviarie. È evidente che questa politica troverà appoggio nelle regioni provinciali e sopratutto agricole, e già una potente Associazione si è fondata recentemente per sostenerla. D'altra parte, vi sarà indubitatamente una viva opposizione contro questa innovazione. Il signor Hopwood, segretario del dipartimento delle ferrovie del « Board of Trade », si recò, poco tempo fa, in Irlanda per studiare sul posto l'applicazione del sistema della garanzia ed è poco probabile che possa presentare sopra di esso un rapporto favorevole.

Il signor Ritchis pure, il nuovo presidente del « Board of Trade », è stato nel Belgio, ove ha potuto vedere il funzionamento delle ferrovie vicinali. Esso avrà probabilmente appreso che, quantunque istituita come compagnia privata, la Società Nazionale delle ferrovie vicinali, lungi dall'essere, come si crede, una Società indipendente sussidiata dallo Stato, è puramente e semplicemente e da tutti i punti di vista una istituzione governativa. Esso avrà probabilmente appreso che esiste una concorrenza tra le due istituzioni governative delle vicinali e delle ferrovie belghe dello Stato, ed avrà potuto calcolare come questa questione della concorrenza all'iniziativa privata, sostenuta dallo Stato, può divenire grave in un paese che, come l'Inghilterra, è diggià solcata in tutti i sensi da linee appartenenti a Compagnie private non sussidiate. È vero che si potrebbe almeno in parte riparare alla difficoltà che indichiamo accordando i sussidi dello Stato alle Compagnie esistenti in vista di sviluppare le loro reti nelle regioni agricole. Ma una tale politica sarebbe lungi dall'incontrare l'appoggio delle popolazioni ed è difficile che un Ministero si arrischi a proporle. Cionondimeno tutte le incertezze che possono esistere sulle disposizioni del *Light Railway Bill* che presenterà il Governo saranno probabilmente dissipate nella prossima sessione.

Intanto le grandi Compagnie ferroviarie esse stesse si sono rese conto della necessità di fare qualche cosa per diminuire il più che sia possibile la crisi ogni giorno più penosa che attraversa l'agricoltura.

Il « Great Eastern », che non soltanto attraversa le regioni più particolarmente agricole e per conseguenza le più colpite dalla crisi, è stato il primo a mettersi in questa via. Al principio di dicembre ha cominciato ad applicare una nuova tariffa uniforme per il trasporto nei treni viaggiatori, in partenza dalla maggior parte dei punti della sua rete verso Londra, dei prodotti agricoli a piccole spedizioni.

Le tasse sono le seguenti: 9 chilogrammi (20 libbre) ed al disotto, 41 centesimi (4 pence); oltre i 9 chilogr. fino a 11 1|2 (20 libbre fino a 25), 52 centesimi (5 pence); oltre gli 11 1|2 fino ai 13 1|2 chilogrammi (25 libbre fino a 30), 62 centesimi (6 pence), e così di seguito fino ad un massimo di 27 chilogrammi (60 libbre) per la quale la tassa è di fr. 1.25 (1 scellino). I colli che pesano più di 27 chilogrammi (60 libbre) sono esclusi da questa tariffa. Tutte queste tasse comportano il trasporto a rischio e pericolo dello speditore. Inoltre, la Compagnia stipula

che il prezzo di trasporto deve essere pagato in anticipazione e che le spedizioni siano imballate in casse di forma e dimensione determinate, inchiodate, senza corda, nè legature. Per evitare ogni difficoltà, la Compagnia si è occupata essa stessa della fabbricazione di queste casse, che essa vende, in tutte le sue stazioni, ad un prezzo inferiore a quello che lo speditore pagherebbe comprandole altrove. La cassa per una spedizione di 9 chilogrammi (20 libbre), per esempio costa 16 centesimi (1 1\|2 penny); quella per una spedizione di 13 1\|2 chilogrammi, 32 centesimi (30 libbre, 3 pence); quella per una spedizione di 27 chilogrammi, 52 centesimi (60 libbre, 5 pence).

In questo modo la Compagnia spera non soltanto di assicurarsi un buon carico, ma ancora di sopprimere le difficoltà che risultano dal trasporto degli imballaggi di ritorno.

Questa tariffa è specialmente interessante sotto due punti di vista. In primo luogo, vi è una riduzione notevolissima; tanto, che per delle stazioni distanti da Londra 130 o 160 chilometri (80 o 100 miglia) come lo sono molte alle quali si applica, costerà assai meno spedire in piccole partite i prodotti in treni viaggiatori che non spedirli in treni merci pagando la tariffa ordinaria al tonnellaggio. Essa è così ridotta che, se è esatto fissare a 32 centesimi (3 pence) in media, le spese del trasporto a domicilio di un collo a Londra, si vede che per la Compagnia non può esservi altro che una perdita. In secondo luogo, questa tariffa non si applica che alle località servite dal « Great Eastern » e non si estende alle località servite nel medesimo tempo da una Compagnia concorrente. Per assicurare il successo di questa innovazione, l'interesse dell'agricoltore sembra esigere ancora due cose: una organizzazione mettente l'agricoltore in relazione col consumatore di Londra ed una organizzazione che si incarichi di esigere e di rimettere allo speditore il prezzo della spedizione. Sembra che una Associazione nazionale agricola che si è fondata recentemente con dei potenti appoggi si occupi presentemente di queste due questioni.

Un'altra grande Compagnia ferroviaria, la « London and South Western », ha al principio dell'anno ridotto dal 25 al 30 per cento in media le sue tasse per il trasporto delle frutta e dei legumi con spedizioni di 51 chilogrammi; nel medesimo tempo essa applicò sulle tariffe più basse per il trasporto verso Londra dei grani, dei concimi, ecc., in partenza dalle stazioni distanti dalla capitale più di 64 km. (40 miglia). Queste riduzioni sono limitate alle stazioni ove non esiste concorrenza.

Una terza Compagnia, più importante ancora, la « London and North Western », ha promesso delle concessioni considerevoli agli agricoltori del Cheshire e del Galles del Nord che mandano i loro prodotti nelle grandi città del Lancashire. Recentemente, il presidente del « Board of Trade » aveva invitato i presidenti delle nove grandi Compagnie, le cui linee giungono a Londra, ad assistere ad una conferenza ufficiale, che era fissata al 30 gennaio, in vista di esaminare la situazione nel suo complesso.

Una decisione molto importante è stata presa recentemente dalla Commissione delle ferrovie. Un *act* del Parlamento, votato nel 1894, dispone che nessuna tariffa ferroviaria non può essere aumentata quando un commerciante vi fa opposizione, a meno che la Compagnia non possa dimostrare davanti alla Commissione che questo aumento è ragionevole. Il « Midland Railway » avendo aumentato le sue tariffe per il trasporto dei carboni verso Londra di circa 38 centesimi per tonnellata (3 1\|2 pence per tonnellata), tre ditte che si occupavano della vendita del carbone fecero opposizione. Il Midland giustificò il suo aumento facendo notare che le spese d'esercizio relative al trasporto dei carboni erano aumentate del 7.41 per cento dopo le ultime tariffe. Il giudice-presidente ammise che questo motivo giustificava totalmente l'aumento; ma i due altri membri giudicarono che una parte sola dell'aumento era motivata e la sentenza autorizzò un aumento di 22 centesimi (2 pence). Tutto dipende dal criterio adottato per determinare il carattere ragionevole dell'aumento. Sembra che la sola prova giustificativa che voglia ammettere la Corte consiste in un aumento equivalente delle spese d'esercizio. Ma non si vede chiaramente come questa prova sarà ricercata. « Percentuale delle spese d'esercizio », pensa il giudice: « spese per treno-miglia », dice sir Frédéric Peel; « ma, allora aggiunge lord Cobham, bisogna che siano le spese riferentesi ai trasporti speciali di cui si tratta e non quelle relative ai trasporti di carbone di una grande Compagnia nel loro insieme ».

In queste condizioni, il criterio della « ragionevolezza » adottato dalla Corte sembra alquanto vago. Ciò che risulta chiaro ed evidente si è che è assai difficile e molto costoso per la Compagnia stessa di determinare, anche approssimativamente, le spese occasionate da certi trasporti durante un lungo periodo. Per una Compagnia poi che debba difendersi in giudizio è, si può dire, una cosa tanto difficile e così costosa che essa è praticamente impossibile. Insomma, nei rarissimi casi in cui una Compagnia ferroviaria desidera aumentare le tasse, non è probabile che essa esiti per timore di una decisione sfavorevole dei Commissari delle Strade ferrate.

I progetti che saranno sottoposti al Parlamento sono pubblicati. Due progetti di nuove ferrovie presentano più che un interesse locale. Fra tutte le Compagnie inglesi, la « North Eastern » sola ha, come le Compagnie francesi, l'esercizio esclusivo di una vasta regione. Ma vi è nella regione, come si dice, un mugnaio Sans-Souci. La « Hull and Barnsley Railway » possiede una linea che riunisce le grandi miniere di West Riding ad Hull, ove questa stessa Compagnia possiede un grande bacino in acqua profonda costruita nelle condizioni moderne. Due anni or sono, dopo una lotta assai aspra, il « North Eastern » fu autorizzato dal Parlamento ad acquistare tutti gli altri bacini di Hull. Ora, domanda pure l'autorizzazione di riscattare le « Hull and Barnsley Railway » ed il bacino che da essa dipende. Gli azionisti di questa ferrovia che, qualche anno fa, non ricevevano che un dividendo del 1\|2 per 0\|0 e che dopo non presero più nulla, si reputerebbero felicissimi di vendere; ma la corporazione di Hull, che ha sottoscritto per 2,500,000 franchi (100,000 lire st.) d'azioni della « Hull and Barnsley Railway », coll'autorizzazione del Parlamento — ciò è un caso unico in questo paese — ha, secondo gli statuti, il diritto di opporsi alla vendita ed è probabile che essa eserciterà questo diritto.

Sembra adunque che il *bill* sarà puramente e semplicemente ritirato. Il secondo progetto importante concerne la costruzione di una nuova ferrovia nel paese di Galles del Sud, da Cardiff a Londra, con un grande ponte sulla Severn presso Chepstow. La concessione della nuova linea è chiesta dalla riunione di parecchie Compagnie esistenti, piccole, ma ricche, che si occupano del trasporto dei carboni e desiderano rendersi indipendenti dalla « Great Western Railway » il quale ha ora la sola strada d'accesso verso Londra e verso i grandi porti di consumo di carboni per macchine di Southampton e di Portsmouth. È certo che la « Great Western » combatterà il progetto fino all'estremo; essa ha già presentato un contro-progetto comprendente delle nuove linee che raccorciano o migliorano la sua via esistente verso il Galles del Sud. In un modo od in un altro, il progetto tocca gli interessi della metà delle grandi Compagnie ferroviarie di questo paese e noi assisteremo probabilmente ad una lotta parlamentare delle più lunghe e più vive che abbia visto la presente generazione.

Il rapido sviluppo del porto di Southampton non è stato visto senza una viva gelosia dal suo vecchio rivale, il porto di Plymouth. Recentemente, la linea di Amburgo verso l'America è stata condotta a tentare Plymouth invece di Southampton come porto di scalo inglese per i suoi splendidi piroscafi in ritorno verso Amburgo.

Il « Great Western Railway » farà evidentemente tutto il possibile perchè l'esperimento riesca. Il tragitto da Plymouth a Londra per la linea di questa Compagnia è di

397 3|4 chilometri (246 3|4 miglia), di cui i 64 primi chilometri (40 miglia) presentano le più cattive pendenze che esistano in nessuna grande linea d'Inghilterra. La prima volta, il treno speciale, portante la posta, i viaggiatori e le spedizioni di danaro fece il tragitto in 278 minuti. Al secondo viaggio, che ebbe luogo il 20 dicembre, la durata del tragitto fu ridotta a 267 minuti, i 312 ultimi chilometri tra Exeter e Londra avendo preso esattamente 194 minuti.

IL CANALE DI SUEZ

La ostruzione del canale di Suez per l'arenamento del vapore germanico *Kanzler*, la fermata alla quale sono stati costretti, insieme a tutte le rimanenti navi europee numerose, i nostri piroscafi che portano truppe e materiali a Massaua, ci fanno affrettare coi voti la sollecita ultimazione dei lavori d'ampliamento di tutto il canale e di rinforzo alle sponde, che, intrapresi da dieci anni, sono già condotti a buon punto, ma sono ancora assai addietro dall'essere compiuti.

Sviluppato per una lunghezza di ben 169 chilometri (37 miglia marittime), il cui percorso è quasi tutto attraverso a sabbie disgregate che, come sono facilmente mosse e trasportate pel deserto dai venti, più facilmente ancora sono sconvolte lungo le sponde pel batter dell'onda sempre spostata dalle navi passanti, questo canale largo bensì alla superficie da 58 fino a 100 metri, ma soltanto 22 metri al fondo, concedente il passo alle sole pescagioni di 7 metri, è andato facendosi ogni giorno più angusto ed inadeguato al crescente commercio, alle navi sempre più capaci e sempre più veloci, ai rapporti ogni giorno più intensi che collegano le nazioni d'Europa alle regioni distese lungo il mar Rosso e lungo gli oceani Indiano e Pacifico.

Al transito che dal 1870 al 1876, cioè in soli 7 anni dall'apertura, era già salito: da 486 navi a 1457; da tonnellate imponibili 436,609 a 3,072,107; da 26,758 passeggieri a 68,000, è sempre stato ed è in continuo incremento. Le entrate della Compagnia, che ammontavano nel 1870 a 5,159,327 franchi, toccavano già nel 1880 quasi i 40 milioni, e salirono progressivamente: nel 1885 a 62 milioni, nel 1891 ad 84.

Di fronte a questo continuo incremento ed a questa insufficienza sempre più accentuata, la Compagnia si decise nel 1885 ad intraprendere nuovi grandi lavori per allargare il canale da 82 a 37 metri nel fondo, per approfondirlo da 8 m. a 2.5, per rafforzarne le sponde, per ritoccare talune curve troppo pronunciate, per sgombrare i porti dagli interrimenti, per ampliarli e per preparare piccoli porti più sicuri ai piccoli vapori. E vi assegnò 100 milioni.

Le *Mittheilungen* dell'Ufficio idrografico di Pola pubblicano nel fascicolo testè pervenutoci la Relazione sullo stato dei lavori, compilato dal comandante della nave da guerra austriaca *Aurora*, che vi passò nel maggio ultimo nel recarsi in missione nel Pacifico. Ne riassumiamo le notizie più interessanti.

« L'approfondimento da 8 a 8.5 è compiuto; è stato ultimato in cinque anni, ed ha permesso il passo alle pescagioni fino a 7.8. Nel marzo del 1894 vi transitò la corazzata inglese *Centurion*, da 10,503 tonnellate e da m. 7.77 di pescagione, che, condotta da due potenti rimorchiatori, impiegò 26 ore e 46 minuti nel viaggio, oltre a 12 ore di fermata la notte ad Ismailia.

L'allargamento, intrapreso soltanto nel 1889, è di notevole vantaggio, perchè permette l'incrociarsi delle navi che s'incontrano e risparmia le continue e lunghe fermate nei piccoli bacini di scambio preparati lungo le rive di 10 in 10 chilometri, è compiuto in tre porzioni diverse del canale, cioè: per miglia 24.3 da Porto-Said ad El-Kantara; per miglia 3.3 dai fari nord del lago Amaro grande, e per miglia 10 da Suez. Deducendo le 21 miglia per la traversata dei tre laghi, rimangono ancora ad allargare lungo il canale effettivo miglia 28.4. Si tratta però delle regioni nelle quali i lavori sono più difficili e delle regioni collinose: e si prevede di non poter compiere che circa 4 miglia di allargamento all'anno, di non poter dunque aver ultimato il lavoro che fra altri sei o sette anni.

A facilitare lo scambio, si vanno collocando di 62 in 62 metri lungo le sponde robuste palificate, rinforzate da intelaiature metalliche solidamente fondate nel terreno, sicchè una delle navi incontrantisi possa attaccarvisi ed accostarsi molto a terra mentre l'altra passa.

Delle rettifiche alle curvature troppo brusche, quattro sono compiute; si sta ancora lavorando su qualche altra, e se ne verrà presto a termine.

Continui tentativi si vanno facendo per trovar modo di sostenere le sponde. Si sono provati rivestimenti in pietra, a gradini ed a pendio, palificate, intrecci, ecc., ma finora un sistema che bene resista allo smuoversi delle sabbie non s'è trovato.

Le navi che passano di continuo, circa 4000 all'anno, producono onda e sommovimento, che le agita e le frana.

Lungo la sponda fiancheggiata al di fuori dal canale di acqua dolce, da El-Kantara a Port-Said, fu tentato il rivestimento con cemento, ed in quella posizione pare prometta durata.

Il lavoro di scavo delle draghe è incessante ed ammonta in media a 780,000 mc. all'anno. Ed altri 270,000 mc. vengono estratti annualmente per tenere sgombro l'imbocco di Porto Said e l'entrata dal mare alto nel porto esterno.

Altri lavori meritevoli di nota, compiuti negli ultimi tempi, sono: il canale d'acqua dolce da El-Kantara a Porto-Said, la condultura entro la città e le pompe che la possono mandare a quattro dei piccoli bacini di fermata lungo il canale; il bacino pel petrolio sulla sponda asiatica, a 2500 metri da Porto-Said; la ferrovia Decauville (75 km.) da Porto-Said fino ad Ismailia; un bacino « d'Afrique », di 250 m. per 750 m., profondo 9 m., sulla costa d'Africa; il porto chiuso pei piccoli vapori ad Ismailia, ed un altro a Suez.

L'illuminazione è data da circa 100 fra lanterne e fari alimentati automaticamente da gaz di nafta compresso. Ed a questo riguardo è notevole, il continuo accrescersi del numero di navi che viaggiano anche la notte, piuttosto che fermarsi ad Ismailia.

Nel 1889 le navi passanti durante la notte erano solo 77 per cento, adesso sono il 92.25.

Ed è notevole il continuo accrescersi dei vapori espressamente costruiti per la navigazione oltre il canale. Il loro tonnellaggio, già di 2067 nel 1891, si accrebbe a 2300 in un anno solo ».

BIBLIOGRAFIA

Manuale di celerimensura. — Tipografia e litografia degli Ingegneri. — **L. 3.**

Lo sviluppo preso dagli studi celerimetrici e l'uso che si va estendendo della celerimensura nei rilievi topografici ci hanno incoraggiato ad assumere la pubblicazione di un *Manuale di celerimensura*, che presentasse agli studiosi ed ai pratici, sotto forma piana e condensato in brevi pagine, il metodo di rilevamento a coordinate numeriche col Cleps, come l'hanno ideato, studiato e strenuamente propugnato il compianto prof. Ignazio Porro ed i continuatori della sua opera.

L'autore, il signor ing. Renato Cuttica, che ha avuto occasione di esperimentare in alcuni suoi recenti lavori intrapresi per la stesa di un piano regolatore di qualche entità, la speditezza, semplicità di procedimento, l'esattezza dei risultati che si ottengono con questo metodo di rilevamento a coordinate rettangolari numeriche, ha saputo riunire nel suo *Manuale* tutto quel complesso di cognizioni e di dati che si desumono dalla pratica, e vi ha svolto in modo efficace e semplice la risoluzione degli svariati problemi che comunemente si riscontrano sul terreno, accennando solo come premessa quelle nozioni teoriche strettamente necessarie all'intelligenza del metodo seguito ed a rinverdire la mente su studi facilmente obliati.

L'ingegnere troverà in questo *Manuale* una guida sicura ed utile nei lavori di rilevamento e si convincerà che l'adozione di questo metodo, che è ancora da taluni negletto per l'idea forse ch'esso presenti delle difficoltà ed un lavoro ingente da tavolo, merita di essere più generalizzato e diffuso, perchè con esso si effettuano con facilità e celerità tutte le operazioni topografiche e con sicurezza certo maggiore di quella che si ha coll'impiego dei metodi ordinari.

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

Conferenza di Parigi per la revisione della Convenzione di Berna sul trasporto di merci per ferrovia.

In merito alla Conferenza internazionale di Parigi per la revisione della Convenzione di Berna, relativa al trasporto di merci per ferrovia, di cui facevamo cenno nei due precedenti numeri di questo periodico, crediamo conveniente aggiungere alcune avvertenze e notizie.

È da notare anzitutto che, a termini dell'art. 59 di detta Convenzione, ogni tre anni almeno deve riunirsi una Conferenza dei delegati dei vari Stati partecipanti alla convenzione per introdurvi i miglioramenti e le modificazioni ravvisate necessarie.

Ora, essendo la Convenzione internazionale andata in vigore il 1° gennaio 1893, la revisione della medesima assume una importanza tutta speciale trattandosi di un primo triennale esperimento della più vasta Unione Ferroviaria retta da una legislazione unica.

A tal uopo l'Ufficio Centrale dei trasporti internazionali sedente in Berna, a norma degli art. 57 e 58 della Convenzione, valendosi dei copiosi materiali che sono a sua disposizione, come appare anche dal suo pregevole bollettino mensile il quale è una raccolta completa di tutto quanto possa interessare la Unione ferroviaria, non escluse le consultazioni su controversie propostegli, la giurisprudenza giudiziaria e l'analisi delle molte pubblicazioni nel nuovo diritto, diramava agli Stati interessati un diffuso ed elaboratissimo memoriale nel quale riprendendo ad esame le disposizioni della Convenzione e delle sue prescrizioni accessorie, esponeva tutte quelle osservazioni, proposte, e rilievi che l'esperienza e lo studio suggerivano per preparare il terreno alla nuova Conferenza.

In seguito al che il prefato Ufficio, avute le corrispondenti comunicazioni dei vari Stati, concretava poi una ben ordinata raccolta di tutte le proposte dei Governi colla motivazione delle medesime: quanto insomma formerà argomento della Conferenza di Parigi.

La Delegazione Italiana (che per quanto ci consta, verrà presieduta dal Comm. Ing. V. Ottolenghi, Ispettore Superiore delle Ferrovie al Ministero dei Lavori Pubblici) nella recente Conferenza preliminare di Roma si mise pienamente d'accordo sulla linea di condotta a seguire nell'interesse delle Ferrovie Italiane.

I punti che fecero oggetto di proposte e sui quali la Conferenza sarà chiamata a discutere sono alquanto numerosi e meritano speciale attenzione quelli relativi alle operazioni doganali, alle tariffe speciali, alla forma della lettera di vettura, alla dichiarazione d'interesse alla riconsegna, alla forma della notificanza delle citazioni fra ferrovie, alla prescrizione delle azioni ed altri argomenti: fra i quali va segnalato il desiderato (poichè la discussione al momento non sarebbe matura) espresso dalla Russia per l'accordo degli Stati in una convenzione internazionale regolante il trasporto dei viaggiatori e bagagli: voto questo che, insieme ad altri miglioramenti, non può a meno di incontrare le generali simpatie.

Avendo noi sempre seguito, con speciale interessamento e con esattezza di notizie, l'importante argomento che forma oggetto della Convenzione di Berna e di quanto ne dipende, ci riserviamo di tenere informati i nostri lettori dell'andamento della Conferenza di Parigi che sarà tenuta al Ministero dei Lavori Pubblici per la durata di alcune settimane e verrà il prossimo giorno 16 inaugurata solennemente dal Ministro; proponendoci poi, ad affare compiuto, di segnalarne in modo particolare i risultati.

><

Il Governo Francese sarà rappresentato alla Conferenza dai seguenti signori:

Alfredo Picard, Presidente della sezione dei lavori pubblici al Consiglio di Stato, Presidente della Delegazione;

Pallain, Consigliere di Stato, Direttore generale delle Dogane;

Holtz, Consigliere di Stato, Direttore delle Ferrovie al Ministero dei Lavori Pubblici;

Baume, Ingegnere Capo di ponti e strade;

Luigi Renault, Professore della Facoltà giuridica dell'Università di Parigi;

Inoltre il sig. Vieille, Ingegnere Capo delle polveri e salnitri, ed il sig. Weiss, Ingegnere Capo alla Direzione delle Ferrovie di Stato, sono incaricati di partecipare ai lavori della Conferenza in qualità di Delegati aggiunti.

La Svizzera sarà rappresentata alla stessa Conferenza dai signori: Dottor Carlo Lardy, Ministro svizzero a Parigi; Dottor Emilio Welti, ex Consigliere federale; H. Weissenbach, Presidente della Direzione delle Ferrovie centrali svizzere a Basilea; quest'ultimo quale Delegato della Unione delle ferrovie svizzere.

><

Materiale rotabile della Mediterranea.

Ci consta che il R. Ispettorato generale delle Strade Ferrate ha autorizzato la Società delle Strade Ferrate del Mediterraneo ad indire le gare per le seguenti forniture di carrozze e carri:

N.	12	carrozze di 1ª classe . . .	Serie A(FCre)
»	12	» miste di 1ª e 2ª classe	» AB(FCre)
»	16	» di 2ª classe . . .	» B(FCre), B(cre)
»	12	» di 3ª » con ritirata	» C(FCr)
»	18	» » » ordinarie	» C(FC), C(c)
N.	50	carri coperti	Serie H(FC), H(c)
»	49	» scoperti da 16 tonn. .	» L(F), L
»	1	carro-truck per trasporto massi	» P.P.P.

><

I prodotti delle Ferrovie.

Dal prospetto dei prodotti approssimativi della Mediterranea, rileviamo, con vivo compiacimento, che i medesimi dal 1° luglio 1895 al 29 febbraio 1896 sono aumentati complessivamente di lire 5,615,531.02 rispetto allo stesso periodo dello scorso esercizio, e cioè L. 5,245,583.59 per la Rete Principale e lire 369,947.43 per la Rete Secondaria.

Anche i prodotti della Rete Adriatica, dei quali facciamo pur cenno in altra parte del giornale, segnano il rilevante aumento di L. 1,089,099.93, nel periodo dal 1° gennaio al 20 febbraio, in confronto al corrispondente periodo dello scorso anno.

Quest'aumento è tanto più notevole inquantochè si è verificato in momenti gravi per il Paese, e prova che le difficoltà che attraversiamo da qualche tempo non hanno per nulla influito sullo sviluppo dei nostri commerci, i quali, anzi, segnano un insperato risveglio.

><

Progetti di nuove ferrovie.

Siamo informati che l'ingegnere Carlo Navone di Genova, il quale, in base a regolare autorizzazione concessa coi ministeriali decreti 18 giugno 1885 e 17 gennaio 1886, ha studiato i seguenti progetti di Strade Ferrate:

1. da *Genova a Borgotaro*, pel monte Penna, della lunghezza di m. 76,859;

2. da *Ferriere a Santo Stefano Lunigiano* (interna sub-appennina), della lunghezza di m. 72,600, con diramazione eventuale per Piacenza;

3. prolungamento della ferrovia *Succursale dei Giovi* fino alla *stazione di Voghera*, della lunghezza di metri 44,582:

ha presentato al Ministero dei Lavori Pubblici i progetti stessi, domandandone l'approvazione allo scopo di conseguire la dichiarazione di pubblica utilità, delle opere progettate e la concessione necessaria per potere costruire ed esercitare le linee preindicate.

Ciascun progetto comprende una relazione a stampa, il piano generale delle linee studiate ed il piano e profilo di ogni linea; dai quali documenti risulta chiaramente l'andamento, lo sviluppo, la pendenza ed il costo di ciascuna linea, come altresì il calcolo del suo traffico probabile, la durata dei lavori, e la dimostrazione dello scopo e dell'utilità delle ferrovie progettate. L'ingegnere Navone si riserva di promovere la costituzione d'una Società anonima per la costruzione e l'esercizio delle dette linee, sempre quando il Governo non preferisca assumerle per conto proprio.

><

Nuove costruzioni dell'Adriatica.

(Stato dei lavori al 1° gennaio 1896).

I. — Linea Lecco-Colico (In esercizio).

Continuano i lavori di completamento e sistemazione della linea.

II. — Linea Rocchetta Melfi-Potenza.

Tronco Rocchetta-Rionero (In esercizio). — Si lavora continuamente in opere di sistemazione e consolidamento.

Tronco Rionero-Potenza. — a) Movimenti di materie. — Parte eseguita in rialzo m³ 295,980; in iscavo m³ 262,960. Totale m³ 558,940. Parte da eseguirsi: in rialzo m³ 58.006: in iscavo m³ 352.054. Totale m³ 410,060. Movimento complessivo m³ 969,000. Il lavoro fatto corrisponde a 58[100 del totale, coll'aumento di 3[100 sul quantitativo del mese precedente.

b) Opere d'arte. — Delle 146 opere comprese nel tronco, n. 67 sono ultimate e 20 in corso di costruzione. Restano da incominciarsi altre 59 opere. Il lavoro fatto corrisponde a 66[100 del totale, coll'aumento di 1[100 sul lavoro del mese precedente.

c) Gallerie. — Sono ultimate le gallerie Ripacandida, Carriero, Giardiniera, Appennino e Branea; della lunghezza complessiva di m. 4111. Trovansi in corso di costruzione le gallerie: Quattrocchi, Pietracolpa, Viggiani e S. Maria; quest'ultima iniziata nel mese. Non ancora iniziate altre 8 gallerie, della lunghezza complessiva di metri 1384. Il lavoro fatto corrisponde a 62[100 del totale, coll'aumento di 2[100 sul quantitativo del mese precedente.

d) Stazioni. — Sono ultimate: la fermata di Forenza, e le stazioni di Acerenza ed Avigliano; in corso di costruzione la stazione di Lagopesole. Non ancora iniziati i fabbricati della fermata di Castello di Lagopesole e della stazione di Potenza Superiore. Il lavoro fatto si ritiene del 81[100 del totale, come il mese scorso, essendosi nel mese eseguite solo poche opere di finimento.

e) Case cantoniere. — Sono ultimate 33 case e N. 4 trovansi in corso di costruzione. Restano altre 4 da iniziarsi. Il lavoro fatto si ritiene di 89[100 del totale, come il mese scorso, essendo il lavoro del mese insignificante.

f) Passaggi a livello. — Come il mese scorso 60[100.

g) Opere di consolidamento. — Ultimate 40, in corso di costruzione 16.

h) Armamento: Parte fatta: Massicciata, 1° strato ml. 10,307: Massicciata, 2° strato ml. 1915. Posa ml. 2630.

III. — Linea Rocchetta Melfi-Gioia (In esercizio).

IV. — Linea Sulmona-Isernia.

Tronco Sulmona-Cansano (In esercizio).

Tronco Cansano-Isernia. — a) Movimenti di materie. — Parte eseguita: in rialzo m³ 1,232,947: in iscavo m³ 830,703. Totale m³ 2,063,650. Parte da eseguirsi: in rialzo m³ 237,058; in iscavo m³ 114,102. Totale m³ 351,160. Movimento complessivo m³ 2,414,810. Il lavoro fatto corrisponde a 86[100 del totale coll'aumento di 1[100 su quello del mese precedente.

b) Opere d'arte. — Il tronco ne contiene N. 341. Di queste N. 223 sono ultimate; 69 sono in corso di costruzione e 42 da iniziarsi. Il lavoro fatto corrisponde a 83[100 del totale, con un aumento di 3[100 sul quantitativo del mese precedente.

c) Gallerie. — Ultimate N. 30 gallerie, della lunghezza complessiva di m. 18525 e N. 8 sono in corso di costruzione; lunghezza complessiva di queste m. 1739. Il lavoro fatto corrisponde a 96[100 del totale, con l'aumento di 3[100 sul lavoro del mese precedente.

d) Stazioni. — Ultimate le stazioni di Campo di Giove, Palena, S. Ilario, Castel di Sangro e San Pietro Avellana ed in corso di costruzione le altre 10. La parte fatta corrisponde a 69[100 del totale, come il mese scorso, non essendosi nel mese lavorato ai fabbricati.

e) Case cantoniere. — Sono in N. di 97. Di queste N. 62 sono ultimate e N. 32 in corso di costruzione. Non iniziate 3. Il lavoro fatto è di 89[100 del totale, come il mese scorso.

f) Passaggi a livello. — Eseguiti per 55[100 come il mese scorso.

g) Opere di consolidamento. — Ne sono ultimate 72 ed altre 4 sono in corso di esecuzione.

h) Armamento. — Parte eseguita: Massicciata, 1° strato ml. 45,507. Massicciata, 2° strato ml. 21,106. Posa ml. 26,500.

V. — Linea Barletta-Spinazzola.

(Aperta all'esercizio il 25 luglio 1895).

><

Proposte di cambiamento d'orario.

È in esame presso il Ministero dei Lavori Pubblici il progetto d'orario che la Società per le Strade Ferrate del Mediterraneo ha creduto opportuno di proporre, per la prossima stagione primaverile, sulle linee: Roma-Frascati, Roma-Albano Laziale, Albano-Cecchina, Roma-Cecchina-Anzio-Nettuno, e Cecchina-Velletri.

><

Istanza pel servizio ferroviario della Valtellina.

Ci informano da Chiavenna che quella Camera di Commercio ed Arti ha instato per ottenere: che il treno N. 850 anzichè muovere da Lecco avesse origine a Milano; che fosse ritardata la partenza dell'ultimo treno da Sondrio e da Chiavenna per Milano; e che al servizio locale di coincidenza fra Chiavenna e Sondrio si provvedesse col treno misto Colico-Sondrio e viceversa.

><

Ferrovie del Mediterraneo.

(*Progetti, preventivi, ecc. presentati all'approvazione governativa*).

L'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici:

1. La proposta di lavori di riparazione e di modificazione delle opere di difesa a sponda destra del Tanaro, a valle del ponte presso Alba, lungo la ferrovia da *Cantalupo a Cavallermaggiore*. Spesa occorrente L. 4600;

2. Il progetto di lavori di consolidamento della falda a monte della trincea fra i chilometri 57.655 e 57.675, della linea da *Battipaglia a Castrocucco*, con annesso preventivo di spesa di L. 1500;

3. La proposta dei lavori occorrenti per la riparazione ed il consolidamento di n. 12 manufatti della linea *Castagnole-Asti-Mortara*. La spesa preventivata ascende a L. 12,325. Le opere murarie e simili verranno affidate a trattativa privata ad una Ditta benevisa; alle rimanenti si provvederà in economia;

4. Il contratto stipulato colla Ditta Mannaiuolo ingegnere Giuseppe di Napoli per l'esecuzione di lavori di ampliamento e di sistemazione della *stazione di Reggio Calabria;*

5. Il progetto dei lavori occorrenti per provvedere alla costruzione di un nuovo fabbricato ad uso dormitorio del personale di macchina, nella stazione di Grosseto, lungo la ferrovia da *Roma a Pisa*. La spesa preventivata per l'esecuzione delle opere ammonta in complesso a L. 15,050;

6. Il progetto delle opere di consolidamento della frana a valle della ferrovia *Eboli-Metaponto*, dal chilometro 206.679 al chilometro 206.730, fra le stazioni di Campomaggiore e di Calciano. La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 45,000;

7. Il contratto stipulato colla Ditta Vita Francesco di Reggio Calabria per la esecuzione di lavori d'ampliamento della stazione di Villa S. Giovanni, lungo la ferrovia da *Reggio a Castrocucco;*

8. La proposta per il rifacimento dal ferro all'acciaio di m. 5844 di binario fra le stazioni di Tarsia e di San Marco Roggiano lungo la ferrovia da *Sibari a Cosenza*. La spesa all'uopo preventivata ammonta a lire 47,190 per i lavori ed a L. 103,724.53 per il materiale metallico d'armamento. All'esecuzione delle opere si provvederà in economia;

9. Un nuovo progetto pei lavori di ampliamento e riordinamento dello scalo merci di Valdellora in dipendenza dell'apertura all'esercizio dell'intera linea da *Parma a Spezia*. La spesa all'uopo occorrente ammonta a lire 41,800, comprese L. 14,645.44 per la provvista del materiale metallico d'armamento;

10. Il preventivo della spesa di L. 2065, occorrente per provvedere alla sostituzione con pavimento di lastre di pietra all'attuale acciottolato nel magazzino merci a piccola velocità nella stazione di Aosta, lungo la linea *Ivrea-Aosta;*

11. Il preventivo della spesa di L. 3730, occorrente per provvedere al completamento delle chiusure in tre tratte del tronco della linea *Gozzano-Domodossola*, compreso fra Casale Corte Cerro ed Ornavasso.

(*Gare aggiudicate*).

Il giorno 24 dello scorso febbraio, in Milano, presso la Direzione Generale per le Strade Ferrate del Mediterraneo, ebbe luogo la gara per l'appalto, mediante licitazione privata, di lavori di completamento del tronco Prata Pratola-Benevento, della linea da Avellino a Benevento, dell'importo approssimativo di L. 12,500. Alla gara furono invitate n. 12 Ditte, e vi concorsero 9, rimanendo provvisoriamente deliberataria la Ditta Prata-Giordano Angelo di Napoli, col ribasso del 19 0|0 sui prezzi della tariffa.

><

Ferrovie dell'Adriatico.

(*Progetti, preventivi, ecc., presentati all'approvazione governativa*).

L'Amministrazione delle Strade Ferrate Meridionali ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici:

1. La proposta per la costruzione di una scogliera a difesa della ferrovia contro le corrosioni del fiume Topino, al chilometro 174.810, fra le stazioni di Foligno e di Nocera Umbra, lungo la linea da *Orte a Falconara*. Spesa preventivata L. 1060;

2. La proposta per l'impianto di una seconda colonna idraulica nelle stazioni di Pracchia e di Vergato, della ferrovia da *Bologna a Pistoia*. Spesa preventivata L. 6550;

3. La proposta per l'impianto di una fermata al chilometro 124.887, della linea da *Sulmona ad Isernia* nella contrada Valle Cristoforo, richiesta dal Comune di Pesche;

4. Una nuova proposta per la costruzione di una scogliera a difesa delle pile del ponte in muratura a tre luci sul fosso Granita, al chilom. 267.856 da Roma, della linea *Orte-Falconara*. Spesa preventivata L. 830;

5. La proposta di lavori di riparazione di alcuni guasti manifestatisi nel ponte sul Po a Pontelagoscuro, nella linea da *Bologna a Padova*. La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 1500;

6. La proposta per l'esecuzione di taluni lavori di completamento da eseguire lungo il tronco da Borgo S. Lorenzo a Marradi, della linea *Faenza-Firenze*. Spesa preventivata L. 4800.

(*Gare aggiudicate*).

Il giorno 25 dello scorso febbraio, in Ancona, presso la Direzione dei lavori per le Ferrovie Meridionali, ebbero luogo le gare a licitazione privata per l'aggiudicazione dei lavori seguenti:

a) Appalto dei lavori relativi al completamento del tronco San Giovanni in Persiceto-San Felice, della linea Bologna-Verona, del presunto importo di L. 28,700. Fra n. 18 Ditte invitate alla gara, n. 11 hanno presentato offerte di ribasso, ed i lavori sono stati provvisoriamente aggiudicati alla Ditta Pelizzoni Cesare di Bertalia, col ribasso del 22 0|0 sui prezzi della tariffa;

b) Appalto dei lavori di completamento (siepi di biancospino) del tronco San Giovanni in Persiceto-San Felice, della linea Bologna-Verona, del presunto importo di L. 6000. Fra n. 9 Ditte invitate alla gara, n. 4 hanno presentato offerte di ribasso, ed i lavori sono stati provvisoriamente aggiudicati alla Ditta Barbano e Capra col ribasso del 18.75 0|0 sui prezzi della tariffa.

><

Ferrovie della Sicilia.

(*Modificazioni allo Statuto Sociale*).

La Direzione Generale per le Strade Ferrate della Sicilia, in conformità di quanto dispone l'articolo 31 dello Statuto Sociale, approvato con R. Decreto del 16 giugno 1885, N. 3187, ha chiesto al Governo di voler approvare il seguente nuovo testo dell'articolo 30 dello Statuto So-

ciale, stato già ammesso dalla Assemblea Generale degli Azionisti nella riunione del 30 giugno 1895;

« *Articolo 30.* — È sempre necessaria la presenza di almeno 40 Azionisti, che rappresentino il terzo del capitale sociale ed una maggioranza di voti che rapresentino almeno un quinto del capitale stesso, per deliberare:

« 1. Lo scioglimento anticipato della Società;

« 2. La prorogazione della sua durata;

« 3. La fusione con altra Società;

« 4. La riduzione del capitale sociale;

« 5. La reintegrazione o l'aumento del capitale sociale;

« 6. Il cambiamento dell'oggetto della Società;

« 7. Ogni altra modificazione dell'atto costitutivo o dello Statuto;

« Nell'Assemblea di seconda convocazione però si potrà validamente deliberare sugli oggetti medesimi quando sia rappresentato almeno il quinto del capitale e siano favorevoli due terzi dei voti.

« La maggioranza stessa è inoltre richiesta in tutti i casi specialmente designati dalla legge. »

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato:

Ha ritenuto che possono essere approvati i progetti relativi alla esecuzione di lavori di completamento sul tronco Moretta-Cavallermaggiore e sul tronco Airasca-Moretta, della linea Airasca-Cavallermaggiore, i primi del presunto importo di L. 15,500 ed i secondi di L. 29,700;

Ha ritenuto che sotto l'osservanza di determinate condizioni possa accogliersi la domanda della Società subconcessionaria della ferrovia Circum-Etnea diretta ad ottenere la concessione di attraversare la strada nazionale con una condotta d'acqua occorrente al rifornitore della stazione di Randazzo;

Ha dato il suo parere: *a*) Sugli atti di collaudo e di liquidazione finale dei lavori eseguiti dalla Società Cooperativa fra Artigiani e Braccianti di Cremona per rafforzare un tratto del rilevato ferroviario del tronco Cremona-Croce Santo Spirito, nella linea da Cremona a Borgo San Donnino;

b) Su di una domanda della Ditta Ingegnere Ernesto Breda e Comp. di Milano, diretta ad essere esonerata da una multa per la ritardata consegna di alcune delle 11 locomotive coi rispettivi tenders, della cui fornitura la Ditta stessa si rese assuntrice verso la Società per le Strade Ferrate della Sicilia, mediante contratto del 10 febbraio 1894.

><

Tariffe ferroviarie italiane.

Con recente decreto dei Ministri dei Lavori Pubblici e di Agricoltura, Industria e Commercio, è stata approvata, con decorrenza dal 1° gennaio 1896, la tariffa eccezionale n. 1006, piccola velocità, pei trasporti di lignite e di formelle di lignite a vagone completo in partenza e destinazione determinate nel progetto all'uopo presentato dall'Amministrazione delle Strade Ferrate Meridionali, d'accordo con quella delle Ferrovie del Mediterraneo. La tariffa sarà attuata in via d'esperimento per la durata di un anno.

—

Il Ministero del Tesoro, d'accordo con quello delle Finanze, ha dato il suo nulla osta:

a) ad una proposta di concessione di prezzi speciali a favore della Ditta Finzi per i suoi trasporti di gesso, cartaccia e carta grossolana da imballaggio, dietro vincolo di un determinato traffico annuale;

b) ad una proposta di concessione a favore della Ditta Buetow di un prezzo speciale per trasporto di sabbia quarzosa del Soratte, ad Ancona, dietro vincolo di un determinato traffico annuale.

—

Il Ministero del Tesoro, di accordo con quello delle Finanze, ha dato il suo benestare:

a) Alla rinnovazione per un altro anno, ed alle stesse condizioni, della concessione a favore della Ditta Bressi per i suoi trasporti di olio d'oliva;

b) Alla rinnovazione per un altro anno ed alle stesse condizioni della concessione a favore della Ditta Antonio Perillo relativa ai suoi trasporti di olio di oliva;

c) A che la tariffa locale N. 412, P. V. pel trasporto di vino comune e mosto in botti, barili od in recipienti di tela impermeabile a vagone completo, venga mantenuta in vigore, in via di esperimento, per altri due anni a partire dal 1° maggio p. v.;

d) Alla rinnovazione per un altro anno della concessione di cui gode la Società Ligure-Lombarda pei suoi trasporti di zucchero raffinato da Sinigallia a Roma;

e) Alla rinnovazione, per il corrente anno, della concessione goduta dalla Ditta Centurini pei suoi trasporti di juta greggia da Ancona a Terni;

f) Alla rinnovazione per il corrente anno della concessione a favore della Ditta Leskovich di Udine pei suoi trasporti di carboni minerali;

g) A che sia continuato per altri due anni a partire dal 1° aprile p. v., dello esperimento della tariffa locale N. 230, P. V. relativa ai trasporti di acido acetico greggio pirolignoso e piroligniti o acetati greggi di allumina, di calce, di ferro, di piombo, ecc., in partenza dalle stazioni di Condove, Maccagno, Mondovì, Torino P. N. e P. S.;

h) All'abbuono sui prezzi di trasporto dell'olio a favore della Ditta Gozzano;

i) Alla rinnovazione per un altro anno della concessione di speciali facilitazioni alla Società esercente la guidovia Brescia-Mantova-Ostiglia per i suoi trasporti di carbon fossile da Venezia a Mantova;

l) Alla proroga per altri due anni, a partire dal 1° marzo corrente, dell'esperimento della tariffa locale, N. 411, P. V, relativa ai trasporti di sugo di regolizia;

m) Alla proposta di concessione di prezzi speciali, a favore della Ditta Vittorio Cobianchi, per i suoi trasporti di ferro.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Genova-Piacenza. — La riunione del Comitato per la ferrovia Genova-Piacenza, convocato giorni sono dalla Deputazione Provinciale nella maggior sala del palazzo della provincia, riuscì imponente per il numero delle rappresentanze e per l'autorità degli intervenuti.

Oltre a molti Consiglieri provinciali di Genova, intervennero le rappresentanze di quasi tutti i Comuni lungo la linea da percorrersi dal progetto.

Si notarono specialmente le rappresentanze di Piacenza, in persona del Sindaco, del Presidente del Consiglio Provinciale e di tutti i maggiori Istituti locali di Cremona, Pavia, Bobbio, Ottone, Rivergaro, Torriglia, ecc.

Erano presenti i deputati Manfredi, Lucca, Cavagnaro, Pavia, Priario; i senatori Secondi e Calciati.

Aderirono per lettera, motivando la loro assenza, i senatori Del Santo, Rossi e De Sonnaz, ed i deputati Dal Verme, Sacchi, Fasce, Carenzi e Bertollo.

Il Presidente della Deputazione Provinciale, il quale presiedeva pure l'assemblea, con calde parole diede il benvenuto ai rappresentanti delle città sorelle e degli altri enti interessati, invitando l'assemblea a procedere alla costituzione di un comitato esecutivo.

Su proposta dell'avv. Cipelli, presidente del Consiglio Provinciale di Piacenza, l'assemblea acclamò a presidente di detto Comitato il comm. Elia.

Quindi, pure per acclamazione, l'assemblea nominò quattro vice-presidenti nelle persone dei deputati Dal Verme, Tortarolo, e dei signori ing. Giovanni Argenti e avv. Cipelli; segretario l'avv. Palazzi e 16 altri membri delle rappresentanze di Genova, Piacenza, Cremona, Pavia e Bobbio.

Cipelli rivolse gentili parole all'iniziativa del Consiglio Provinciale di Genova; tracciò i concetti ai quali si deve ispirare il lavoro del Comitato ed assicurò della cooperazione volonterosa di tutti gli enti morali piacentini.

Svolsero altri concetti in ordine ai lavori futuri del Comitato e ai modi di pratica attuazione dell'importantissima ferrovia gli onorevoli Manfredi, Priario, Pavia, generale Cornetti, Segale, Zunino, Palazzi e in seguito a conforme proposta, si deliberò che il Comitato esecutivo avrebbe nel suo seno scelta una Commissione incaricata di preparare il lavoro e gli studi da proporre al Comitato.

Dopo di che, la seduta del Comitato promotore si sciolse e il Comitato esecutivo nominò la Commissione, componendola dell'ufficio di presidenza e di tre rappresentanti, cioè l'on. Segale per la provincia di Genova, l'on. Manfredi per quella di Piacenza e l'on. Pavia per quella di Cremona, Commissione la quale avrà per segretario l'on. Palazzi, rappresentante di Pavia.

Ferrovia Santa Eufemia-Catanzaro Marina. — *Apertura all'esercizio del tronco Marcellinara-Corace.* — Come abbiamo annunciato, il 29 febbraio venne aperto all'esercizio il tronco Marcellinara-Corace, della linea Sant'Eufemia-Catanzaro Marina, lungo km. 8.142,85, fra gli assi del fabbricato viaggiatori delle due stazioni estreme.

Il tronco, a partire dalla sua origine, attraversa il monte Marcellinara mediante galleria con due tratti, separati da un orizzontale, di cui il primo in ascesa ed il secondo in discesa. Sempre in discesa, fino alla stazione di Settingiano, sbocca in una lunga ed alta trincea e quindi, sviluppandosi nella vallata del Fallaco, supera i torrenti Orsano e Fallaco con travate metalliche e vari burroncelli con opere in muratura. Oltrepassata la stazione di Settingiano, continua a discendere fino alla stazione di Corace, attraversando il torrente Galatò con viadotto in muratura e vari burroncelli con piccoli viadotti.

Il raggio minimo delle curve è di m. 300, la pendenza massima del tronco è del 22 per mille fra i km. 26.883,24 e 28.583,24.

Sul tronco si trova la sola galleria di Marcellinara, lunga m. 1763, fra i km. 25 021.24 e 26.784.24.

Le altre notevoli opere d'arte sono:

Sul torrente Orsano, ponte a travata metallica di m. 10, progressiva 27.345.94;

Sul torrente Fallaco 2°, ponte a travata metallica di m. 15, progr. 27.908.34;

Sul torrente Fallaco 1°, ponte obliquo a travata metallica, di m. 20, progr. 28 698.34;

Sul torrente Galatò, viadotto a 4 luci di m. 7 ognuna, progr. 30.200.73;

Ponte canale ad una sola luce, di m. 7, progressiva 31.645.84.

Le stazioni del tronco sono due, denominate Settingiano l'una e Corace l'altra: la prima, al km. 29.307.16, con due binari d'incrocio di m. 328 ciascuno ed un binario di servizio di m. 120; la seconda, stazione provvisoria, al km. 33.006.09, con un binario d'incrocio di m. 166 e un binario di servizio di m. 85 per accedere ad una rimessa in legname per una locomotiva, e con una piattaforma girevole di m. 5.50.

Le strade di accesso alle due stazioni sono in costruzione.

Le stazioni medesime sono provviste di due segnali di protezione, manovrati a mano.

Sono estese al nuovo tronco le tariffe e condizioni in vigore, nonchè le concessioni speciali tutte, e le disposizioni riflettenti i viaggi dei Senatori e Deputati, del personale ferroviario, ecc.

L'intero tronco Sant'Eufemia-Corace dipenderà pel servizio del Movimento e Traffico e per quello della Trazione dalle rispettive Delegazioni, con sede a Reggio Calabria, e pel servizio del Mantenimento e Lavori dalla 22ª Sezione. Sarà inoltre sotto la giurisdizione del Circolo di Napoli per la sorveglianza governativa.

Ferrovie dell'Adriatica. — *Prodotti dall'11 al 20 febbraio 1896.* — Nella seconda decade dello scorso febbraio i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate Meridionali, Rete Adriatica, ascesero a L. 2,560,131.16, superando di L. 356.421.99 quelli raggiunti nella corrispondente decade del 1895. L'insieme dei prodotti dal 1° gennaio al 20 febbraio del 1896 si ragguaglia a L. 11,924,654.48, presentando un aumento di L. 1,089,099.93, in confronto al corrispondente periodo del 1895.

Ferrovie della Sicilia — *Prodotti dal 1° luglio 1895 al 20 febbraio 1896.* — Nella decade dall'11 al 20 febbraio i prodotti approssimativi del traffico sulle strade ferrate della Rete Sicula ascesero a L. 276,232, superando di L. 20,692 quelli raggiunti nella corrispondente decade del 1895. L'assieme dei prodotti dal 1° luglio 1895 al 20 febbraio 1896 si ragguaglia a L. 6,584,979, presentando un aumento di L. 382,501 in confronto al periodo corrispondente dell'esercizio 1894-95.

Le stazioni di Milano. — Nella seduta del Consiglio Provinciale di Milano, del 2 passato discutendosi intorno al riordinamento dei servizi ferroviari di Milano, si approvò il seguente ordine del giorno, presentato dal consigliere Pestalozza, a nome della Deputazione Provinciale:

« Ritenuta la necessità di rendere facili le comunicazioni fra le stazioni ferroviarie di Milano ed i porti di mare del Mediterraneo e dell'Adriatico; ritenuto che pel momento la più importante fra queste comunicazioni è quella col porto di Genova, il Consiglio fa voti perchè per parte del R. Ministero vengano, colla massima sollecitudine, dati i mezzi necessari al completo sviluppo della stazione merci di Porta Romana e successivamente quelli pel completo sviluppo delle altre stazioni merci opportunamente coordinate, onde migliorare le condizioni della provenienza dai porti dell'Adriatico, ed incarica la propria Deputazione di presentare al Ministero dei Lavori Pubblici questo voto.

« Nell'interesse poi della sicurezza personale dei viaggiatori, fa voti perchè sia provveduto nel più sollecito e miglior modo possibile a togliere il grave inconveniente della necessità attuale, per una parte dei viaggiatori, di attraversare i binari della stazione centrale per arrivare ai convogli in partenza o per abbandonare quelli in arrivo ».

Tramvia Novara-Mortara. — Si è recentemente costituito a Robbio-Lomellina un Comitato allo scopo di ottenere la costruzione di una nuova linea tramviaria che, partendo da Novara, attraversi Pagliate, Lumellogno, Monticello, Granozzi, Confienza e Bobbio; da Bobbio poi questa linea, voltando a sinistra, dovrebbe toccare pure Rosasco, Castelnovetto, Sant'Angelo, Ceretto e Mortara.

Tramvia Messina-Randazzo. — Dopo abbandonata l'idea di costruire una linea ferroviaria che attraversasse il fertilissimo bacino dell'Alcantara, partendo dalla stazione di Giardini Taormina per andare al centro della Sicilia, è sorto ora il progetto di costruire una linea tramviaria a vapore Giardini-Graniti-Francavilla-Randazzo, che allaccerebbe Messina direttamente al centro dei prodotti zolfiferi dell'isola.

L'impianto di questa linea, per le condizioni del terreno, importerebbe una spesa limitata, mentre i vantaggi per i Comuni interessati sarebbero notevolissimi. La Società tramviaria di Messina sarebbe disposta, a quanto si riferisce, ad assumere la costruzione di questa linea.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie Svizzere. — *La questione ferroviaria.* — Sabato scorso ebbe luogo a Berna una conferenza dei rappresentanti delle grandi Compagnie ferroviarie svizzere sotto la presidenza del signor Consigliere federale Zemp, per risolvere la questione ferroviaria. La ferrovia del Gottardo era rappresentata da Dietler, la Giura-Sempione da Ruchonnet e Jolissaint, la Centrale da Weissenbach e Fluri, l'Unione svizzera da Stamm; la ferrovia della Tossthal si era fatta rappresentare da un suo inviato *ad audiendum et referendum.* La ferrovia Nord-Est non aveva mandato alcun rappresentante.

Mercè la buona volontà posta da tutte le parti, dalle decisioni prese la conciliazione può considerarsi come conseguita per quanto concerne la Gottardo, la Centrale e l'Unione Svizzera. Sulla questione dei salari e sulla scala di questi i rappresentanti delle Compagnie e quelli degli impiegati arrivarono ad un accordo, salvo su certi punti di dettaglio, che furono riservati.

La prammatica di servizio venne abbandonata; invece le Compagnie accettarono una nuova formola per i contratti di impegno di servizio, secondo la quale questi impegni avrebbero luogo da sei in sei anni, e le cause di licenziamento sarebbero specificate nel contratto stesso. Ma le contestazioni sarebbero regolate dai tribunali ordinari e non da un tribunale arbitrario speciale.

Secondo altre informazioni sulla questione dei salari, colle Compagnie del Gottardo e Centrale l'accordo sarebbe completo, mentre coll'Unione Svizzera e con quella della Tossthal l'accordo è solo stabilito in massima. I rappresentanti della Giura-Sempione, non essendo autorizzati a conchiudere un accordo definitivo, le trattative saranno continuate il più rapidamente possibile.

Agli operai che presero parte al movimento dei salari è accordata una completa amnistia ed un processo verbale in proposito venne firmato dalle due parti e dal signor Zemp.

— *Ferrovia Nord-Est.* — Ecco le proposte fatte dalla Direzione della Ferrovia Nord-Est ai proprii impiegati:

1. Per quanto concerne l'aumento dei salari, il Consiglio d'Amministrazione ha deciso di applicare sulla Nord-Est il tasso dei salari adottato dalla Centrale e di accordare a tale scopo un credito di fr. 300,000;

2. Per quanto concerne la scala dei salari, venne egualmente deciso di adottare il regolamento accettato dalla Centrale, e secondo il quale il massimo sarà raggiunto a capo di 20 anni al più tardi;

3. La Compagnia fa diritto in massima alla domanda degli impiegati, sotto riserva che, per maggiore semplicità, gli aumenti saranno accordati da 2 in 2 anni;

4. Per quanto concerne la giornata di 10 ore, la Compagnia dichiara voler attendere la decisione dell'Assemblea federale sulla petizione degli impiegati (modificazione della legge del 27 giugno 1890);

5. A proposito della prammetica di servizio, la Compagnia non comprende perchè essa abbia ad aver minor diritti dei proprii impiegati di denunciare i contratti di servizio. Essa dichiara volersi attenere al Codice federale delle obbligazioni.

Lo sciopero minacciato dagli impiegati della Compagnia fu scongiurato, essendo intervenuto l'accordo colla Direzione.

— *Ferrovia Giura-Sempione.* — Il signor Jolissaint, direttore della ferrovia Giura-Sempione, è morto il 2 corr. improvvisamente nel suo ufficio nel palazzo dell'Amministrazione per paralisi cardiaca.

Ferrovie Francesi. — ***I lavori ferroviari complementari in Francia nel 1897.*** — L'ammontare dei lavori complementari da eseguirsi in Francia nel 1897 sulle linee in esercizio, è fissato nel progetto del bilancio, in 45 milioni, ripartiti così fra le Compagnie:

Compagnia del Nord	Fr.	13,000,000
» dell'Est	»	7,000,000
» dell'Ovest	»	8,000,000
» della P.-L.-M. . .	»	6,000,000
» d'Orléans	»	4,000,000
» del Mezzogiorno . .	»	6,000,000
Sindacato di Grand-Ceinture di Parigi	»	10,000
Totale . . .	»	45,000,000

— *Nuova linea* — Una legge del 29 febbraio u. s. dichiara di pubblica utilità l'impianto nel dipartimento dell'Aisne di una ferrovia di interesse locale, a scartamento normale, da Mézières-sur-Oise a Vendeuil, la concessione della quale è stata accordata alla Compagnia della ferrovia da S. Quentin a Puise, mediante una sovvenzione fissa e non rimborsabile di 5000 franchi per chilometro, senza che l'ammontare totale della sovvenzione possa eccedere i 40,000 franchi. Questa sovvenzione di 5000 franchi per chilometro sarà pagata in cinque annualità e senza interessi.

Ferrovie del Belgio. — *Nuova linea vicinale.* — Con decreto 20 febbraio, la Società Nazionale delle Ferrovie vicinali è dichiarata concessionaria della ferrovia vicinale Louvain-Tervueren, di cui il termine di costruzione è fissato a 18 mesi. Lo Stato concorrerà per fr. 323,000 nella formazione del capitale e si libererà con 90 annualità di franchi 10,820.50 ciascuna.

Ferrovie Russe. — La Società della ferrovia Mosca-Karan ha sottoposto al dipartimento delle ferrovie un progetto per la costruzione di due linee della lunghezza di 430 verste. La più importante di queste due linee progettate, di una lunghezza di 300 verste, deve riunire la ferrovia di Mosca-Karan a quella di Syzrane-Viazma, traversando il distretto di Syzrane del governo di Simbirsk, poi due altri distretti (Saransk e Goroditschè) del governo di Peuza.

La seconda linea progettata, lunga 130 verste circa, traverserebbe i distretti di Simbirsk, Serguilèi e Kossoun, partendo dalla città di Simbirsk.

Il paese attraversato da queste due linee ha delle vaste foreste e potrebbe fornire alla ferrovia fino a 10 milioni di *pouds* di cereali da trasportare.

Ferrovie degli Stati Uniti. — *Illuminazione elettrica dei treni tra Chicago-Millevake Saint-Paul.* — Sui treni diretti della ferrovia Chicago-Millevake Saint-Paul venne attuata l'iluminazione elettrica ed il riscaldamento a vapore, impiegando un apposito generatore di vapore ed un motore speciale di 18 *H* pel funzionamento di una dinamo, sistemati sopra un bagagliaio di apposita costruzione, che viene aggiunto al treno.

Ferrovie dell'Africa Australe. — *L'Economiste français* pubblica alcune informazioni sulle ferrovie dell'Africa Australe, che riproduciamo:

« Non è che alla fine del 1892 che la città di Johannesburg fu riunita al mare per mezzo di una ferrovia.

« Attualmente questa città è in comunicazione diretta con cinque porti delle coste sud e sud-est dell'Africa: Cape-Town a 1622 chilometri, Port-Elizabeth a 1149, East-London a 1071, Durban o Porto-Natal a 704 e Lorenzo Marquez, sulla baia di Delagon, a 637. Un tronco comune, lungo 16 chilometri, riunisce tutte queste linee, da Johannesburg alla giunzione d'Elandsfontein. È per questa piccola linea, la sola a doppio binario dell'Africa del Sud, che si fa tutto l'enorme traffico di merci.

« Quantunque i treni si succedano a brevi intervalli, si lamenta che delle quantità considerevoli di merci restino in sofferenza.

« Ad Elandsfontein la ferrovia Delagoa-Bay biforca verso il nord per passare a Pretoria, poi si ripiega all'est; quella di Natal si dirige al sud-est; quella dei tre porti della Colonia del Capo, al sud-ovest. Queste ferrovie hanno conservato la massima parte del traffico del Rand. Cape-Town ha il monopolio dei passeggeri, Port-Elizabeth quello delle merci.

« La ferrovia del Durban a Johannesburg non è stata aperta che il 15 dicembre 1895; mercè questa ferrovia, la colonia di Natal riguadagnerà senza dubbio una parte del transito che aveva perduto.

« Il porto di Lorenzo Marquez, grazie alla sicurezza che offre alle navi la vasta baia di Delagoa, sembra il meglio situato per servire di punto d'entrata a quasi tutte le merci a destinazione del Transwal.

« Ma la città è estremamente insalubre. La ferrovia di Pretoria, elevandosi rapidamente, ha, in qualche sezione, un binario centrale a cremaliera. Ora si progetta una diramazione verso Barberton, centro del distretto di De-Kaap, che non è che a 230 chilometri da Delagoa-Bay, ed altre linee che lo devono riunire a Lydenburg.

« Tutte le ferrovie dell'Africa Australe sono a scartamento ridotto di tre piedi e mezzo, ossia m. 1.07. Questa larghezza conviene assai bene a questo paese, in cui le ferrovie raggiungono fino 1750 metri d'altitudine a Johannesburg. Le ferrovie del Capo dimostrano d'altronde che lo scartamento ridotto si presta ad un traffico molto importante.

« I loro prodotti lordi chilometrici si sono elevati nel 1893 a 17,000 franchi per l'insieme della Rete e persino a 25,000 franchi per il *Northern sistem*, ove passa tutto il traffico del Transwal.

« Le spese d'esercizio non ammontano che a fr. 10,000 per chilometro.

« In regola generale non vi è che un treno al giorno dai porti a Johannesburg ed a Kimberley; sulle linee nei dintorni di Cape-Town le comunicazioni sono più frequenti, ma oltre Kimberley verso Mafeking non vi sono più che treni per settimana.

« La ferrovia del Capo, se si comprende le ferrovie dello Stato d'Orange e la diramazione da Kimberley a Mafeking, ha oggidì una lunghezza di 3,500 chilometri. Se si aggiungono 650 chilometri al Natal e 800 al Transwal, si ottiene il totale rispettabile di 5,000 chilometri circa di ferrovie, riunite le une alle altre, nell'Africa Australe ».

Notizie Diverse

Fondi di previdenza per le ferrovie. — A norma delle Convenzioni del 1885, la manutenzione delle Strade Ferrate doveva stare a carico di quattro fondi denominati di previdenza, dei quali tre, cioè il fondo per la rinnovazione del materiale mobile, il fondo per la trasformazione dell'armamento in acciaio, e il fondo per i danni di forza maggiore, dovevano essere alimentati col 10 per cento del prodotto lordo delle strade stesse.

Il quarto, cioè la Cassa degli aumenti patrimoniali, doveva essere alimentata dal 15 per cento del maggiore prodotto eventuale, oltre il prodotto iniziale, che era fissato in 100,000,000 per l'Adriatica e in 112,000,000 per la Mediterranea.

Questi aumenti, oltre il prodotto iniziale, non si sono quasi mai verificati, mentre si verificò invece molto spesso il bisogno di ampliamenti e miglioramenti delle linee. A queste spese indispensabili fu d'uopo quindi provvedere con debiti fatti a carico di questa cassa priva di fondi, e i debiti finirono per raggiungere una somma di molti e molti milioni, che ora bisogna in qualche modo pagare.

Gli altri tre fondi, invece, non solo bastarono per far fronte ai bisogni cui erano destinati, ma lasciarono ancora, più o meno, quasi tutti notevoli avanzi. Queste casse sono ora amministrate dalle Società ferroviarie, quali incaricate dallo Stato, da cui dipendono.

Il Ministro dei Lavori Pubblici, che ha studiato a lungo la questione, ha in animo, per quanto sappiamo, di regolare questa materia dei fondi di previdenza cedendo alle Società gli avanzi dei tre primi anni e addossando loro l'onere di provvedere alla deficienza del quarto, mediante una serie di compensi che esonererebbero lo Stato da ogni ulteriore ingerenza; così l'amministrazione delle casse sarebbe di esclusiva giurisdizione delle Società a tutto loro rischio e pericolo.

In questo senso il Ministro ha lungamente trattato coi Direttori generali delle Società, e pare che conseguenza di ciò possa essere un progetto di legge da presentarsi alla Camera.

Corso ferroviario di stazione. — Il Ministero della Guerra ha determinato che il corso ferroviario di stazione pei militari sia sospeso fino a nuova destinazione.

Un ponte in America. — Sul fiume Missouri, a poca distanza dalla sua riunione col Mississipì, venne costruito un ponte per ferrovia di 4 campate, ciascuna di 135 m. di luce, oltre a campate minori sulle sponde: le travi principali in ferro, di forma trapezia, sono a grandi membrature, e la loro altezza è di 17 m. circa; le pile in muratura hanno un'altezza superiore a 50 m., misurati dal piano di fondazione al piano di appoggio della travata, ed i cassoni per la loro fondazione pneumatica misurano 9 m. di larghezza per 21 di lunghezza.

Commercio italo-francese. — La Camera di Commercio italiana in Parigi comunica che, durante il mese di gennaio 1896, la Francia importò per 10,132,000 franchi di merci italiane, ed esportò per fr. 7,911,006 di merci francesi per l'Italia.

Dal confronto col mese di gennaio 1895 risulta maggiore importazione di merci italiane in Francia, fr. 1,863,000, e minore esportazione di merci francesi in Italia, franchi 1,718,000 (commercio speciale).

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Segniamo con un asterisco * le notizie di cui diamo maggiori ragguagli nelle Informazioni Particolari, ove sono pubblicate eziandio le *Deliberazioni del Consiglio di Stato* e le *Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.*

1. — Progetti e preventivi di spese presentati per l'approvazione al R. Ispettorato Generale.

Rete Adriatica. — L. 6550 * proposta per impianto di colonna idraulica nelle stazioni di Foligno e Nocera Umbra, linea Orte-Falconara;

L. 4800 * proposta per lavori di completamento lungo il tronco Borgo San Lorenzo-Marradi, linea Faenza-Firenze;

L. 1500 * proposta per lavori di riparazione sulla linea Bologna-Padova;

L. 1060 * proposta per costruzione di scogliera di difesa sulla linea Orte-Falconara;

L. 830 * proposta per costruzione di altra scogliera di difesa sulla linea Orte-Falconara;

Proposte * diverse.

Rete Mediterranea. — L. 47,190 * oltre a L. 103,724.53 per materiale metallico d'armamento, proposta per rifacimento in acciaio di binario sulla linea da Libari a Cosenza;

L. 45,000 * proposta per opere di consolidamento di frana sulla ferrovia Eboli-Metaponto;

L. 41,800 * progetto per lavori di ampliamento dello scalo merci di Valdellora, linea Parma-Spezia, comprese L. 14,645.44 per materiale metallico d'armamento;

L. 15,050 * progetto per costruzione di nuovo fabbricato in stazione di Grosseto, linea Roma-Pisa;

L. 12,325 * proposta per riparazione e consolidamento di manufatti sulla linea Castagnole-Asti-Mortara;

L. 4600 * proposta per lavori di riparazione alla sponda destra del Tanaro al ponte presso Alba, linea Cantalupo-Cavallermaggiore;

L. 3730 * preventivo per completamento di chiusure sulla linea Gozzano-Domodossola;

L. 2065 * preventivo per sostituzione di pavimento in stazione d'Aosta, linea Ivrea-Aosta;

L. 1500 * progetto per consolidamento di trincea sulla linea Battipaglia-Castrocucco;

Contratti * diversi.

3. — Gare aperte.

Rete Mediterranea. — Per impianto scogliera al Volturno fra le stazioni di Presenzano e Sesto Campano (linea Caianello-Isernia). Importo L. 30,000. Tempo utile per la presentazione delle offerte fino all'11 marzo corrente, ore 10.30.

4. — Gare aggiudicate.

Rete Adriatica. — Vennero aggiudicate *provvisoriamente:*

a) Alla Ditta Pelizzoni Cesare, di Bertalia, i lavori di completamento del tronco San Giovanni in Persiceto San Felice, linea Bologna-Verona, del presunto importo di L. 28,700 col ribasso del 22 0[0 sui prezzi di tariffa;

b) Alla Ditta Barbano e Capra i lavori di completamento (siepi di biancospino) del medesimo tronco, dell'importo presunto di L. 6000, col ribasso del 18.75 0[0 sui prezzi di tariffa.

Rete Mediterranea. — Alla Ditta Prata-Giordano Angelo di Napoli, vennero aggiudicati *provvisoriamente* i lavori di completamento del tronco Prata Pratola-Benevento, linea Avellino-Benevento, dell'importo approssimativo di L. 12,500, col ribasso del 19 0[0 sui prezzi di tariffa;

Alla Ditta Corati Alfredo di Civitavecchia venne aggiudicato *definitivamente* l'appalto dei lavori di ricostruzione di muretti a seno di chiusura sul tronco Orbetello-Grosseto col ribasso del 15 0[0 sui prezzi di tariffa.

5. — Contratti stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Mediterranea (Adunanza del Comitato, 3 marzo). — Colla Ditta Torzo Carlo di Treviso per fornitura di circa mc. 2150 di ghiaia vagliata occorrente per ricarico massicciata fra la stazione di Fansliano e Bra.

II. — Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Bologna (1° aprile, ore 10, unico e definitivo). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla manutenzione del tronco della strada nazionale num. 40, compreso fra il ponte Orsigna (confine fiorentino) ed il piazzale della stazione ferroviaria di Porretta (m. 15783), escluse le traverse degli abitati, durante il sessennio 1896-1901. Importo L. 105,977.82. Cauzione provv. L. 1500. Cauz. def. il decimo.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Udine (2 aprile, ore 10, unico e definitivo). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla manutenzione del 1° tronco della strada nazionale Carnica n. 1, compreso fra i piani di Portis e Socchieve (m. 24718), escluse le traverse degli abitati. Importo L. 110,507.28. Cauz. provvisoria L. 4500. Cauz. def. il decimo.

Prefettura di Mantova (20 marzo, ore 11, unico e definitivo). — Appalto dei lavori di ripristino della difesa frontale al froldo Baroni a destra di Po fra i SS. GG. 296 298 in Comune di Carbonara Po (m. 290). Importo L. 52,850. Cauzione provvisoria L. 2700. Cauzione definitiva il decimo.

La Camera di Commercio ed Arti di Torino — Sezione Museo Commerciale — ci comunica:

Direzione di Commissariato Militare — Firenze — (16 marzo 1896). — Appalto per provvista 2500 lenzuola per letti, 3000 fodere da materassi e 500 porta-materassi per letti da truppa.

Direzione territoriale di Commissariato Militare — Torino — (16 marzo 1896). — Appalto per fornitura di 2500 fodere da materassi, 2500 fodere da capezzali, 500 porta-materassi e 1000 coperte di lana da casermaggio.

— (16 marzo 1896). — Appalto per provvista di 11000 quintali di grano.

Direzione d'Artiglieria della Fonderia — Torino — (16 marzo 1896). — Appalto per fornitura di tubi di stagno diversi per L. 2625.

— (17 marzo 1896). Appalto per provvista di ottone in filo, in lamiera, in verghe e profilato, per L. 10,930.

Ministero dei Lavori Pubblici — Roma — (19 marzo 1896). — Secondo incanto per l'appalto dei lavori di manutenzione delle opere d'arte del porto di Cagliari, durante un sessennio, aggiudicato in via provvisoria per L. 95,994.45.

— (27 marzo 1896). — Incanto per l'appalto delle opere e provviste occorrenti alla manutenzione del tronco della strada nazionale num. 68 Palermo-Trapani (m. 54,773), durante un sessennio, per la presunta somma di L. 342,969.06.

Direzione d'Artiglieria della Fabbrica d'Armi — Torino — (21 marzo 1896). — Appalto per provvista di 150,000 aste per cassa di fucile mod. 91, per L. 583,550.

Direzione territoriale del Genio militare — Roma — (24 marzo 1896). — Appalto dei lavori per la costruzione di magazzini per materie esplosive a Listincheddu presso Ozieri (Sardegna), ascendenti a L. 132,000.

Direzione delle costruzioni del 1 Dipartimento marittimo — Spezia — (18 marzo 1896). — Secondo incanto per l'appalto della fornitura di cuoi e pelli, aggiudicato provvisoriamente per L. 17,172.

I relativi avvisi d'asta sono ostensibili presso il Museo Commerciale in Torino, via San Francesco da Paola, 24.

APPALTI ALL'ESTERO.

Belgio. — Si annuncia per il 14 maggio prossimo l'aggiudicazione dei lavori di costruzione di una cateratta a gran sezione e di un ponte sul canale di Charleroi presso la Porte-de-Fiandra a Bruxelles. I lavori ascendono a fr. 357,762.97.

— Prossimamente avrà luogo l'aggiudicazione per la costruzione di una stazione laterale con allacciamento al fabbricato riscossioni della stazione di Charleroi; i lavori ammontano a fr. 323,824.

Egitto. — I lavori di costruzione del Tribunale e della Corte d'Appello indigena al Cairo avranno luogo press'a poco quando quelli già indetti per i lavori del Museo Arabo e del Museo di antichità egiziane. I lavori complessivi di queste opere non ascenderanno a meno di fr. 4,500,000.

III. — Forniture diverse.

Aste.

Direzione Artiglieria ed Armamenti — Taranto — (11 marzo, ore 11). — Fornitura di kg. 40,000 di olio d'oliva di 1ª qualità per macchine. Importo L. 40,000. Cauz. provv. L. 4000.

R. Fonderia — Torino — (16 marzo, ore 9, unica e definitiva). — Fornitura di kg. 700 di **tubi** di stagno a L. 3.75. Cauzione L. 263.

R. Fonderia — Torino — (17 marzo, ore 9, unica e definitiva). — Fornitura di **ottone**: kg. 800 in filo grosso, L. 1.70; kg. 600 in lamiera sottile, L. 1.65; kg. 3700 in verghe, L. 1.60; kg. 250 profilato, L. 2.80. Cauz. L. 1093. Consegna a giorni 40.

Aggiudicazioni.

Ministero della Marina (Contratti a trattativa privata). — Cravera, Genova, Porte di ghisa e sostegni, primo Dipartimento, lire 1550;

F. Layet, Venezia, Carretti per ferrovia, terzo Dipartimento, L. 2500;

Torriani, Genova, Caldaia, terzo Dipartimento, L. 3353;
The Cape Asbestos, Taranto, Materassi d'amianto, L. 421;
F. Layet, Venezia, Caldaia, terzo Dipartimento, L. 2126;
De Luca, Napoli, Portellini, secondo Dipartimento, L. 3971;
Id., id., id., id , L. 3840;
G. Barbieri, Castelmaggiore, Trapano a colonna, Taranto, L. 206.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

ESTRAZIONI E PAGAMENTI.

Tramways a vapore nella provincia di Torino. — Obbligazioni 4 1[2 0[0 estratte e rimborsabili presso la Cassa sociale.

Estrazione 17 marzo 1895 (rimborsabili dal gennaio 1896):
170 323 359 449 463 509 537 589 598 650 714 715 736 742 791 796 801 802 812 837 860 868 873 911 1007 1066 1067 1080 1131 1179 1212 1309 1397 1434 1448 1469 1485 1494 1576 1599.

Estrazione 3 febbraio 1896 (rimborsabili dal luglio 1896):
10 26 61 105 181 196 206 207 291 511 515 559 578 608 632 705 752 759 787 879 892 942 952 997 1002 1072 1095 1122 1132 1146 1166 1233 1257 1380 1425 1431 1436 1439 1534 1594.

CONVOCAZIONI.

Società Ferroviarie, Tramviarie e di Navigazione.

15 marzo. — **Tramways a vapore Monza-Casatenovo-Monticello-Barzanò.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 14 in Milano, piazza delle Galline, nelle Scuole comunali.

15 marzo. — **Ferrovie e Tramvie nell'Emilia.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 15 1[2 nella Sede sociale in Bologna.

19 marzo. — **Tramvia a vapore Pinerolo-Perosa Argentina.** — Assemblea ordinaria per le ore 14 nella Stazione sociale in Pinerolo.

22 marzo. — **Tramways di Trapani.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 13 nella Stazione.

25 marzo. — **Strada ferrata Alessandria-Acqui.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 14 nella Sede sociale in Roma.

25 marzo. — **Strada ferrata Torreberretti al Gravellone.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 15 nella Sede sociale in Roma.

26 marzo. — **Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde.** — Assemblea generale per le ore 15 nella Sede sociale in Roma.

29 marzo. — **Ferrovia Verona-Caprino-Garda.** — Assemblea ordinaria per le ore 10 in Milano.

29 marzo. — **Tramways a cavalli di Verona.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 13 nella Sede sociale in Verona.

29 marzo. — **Impresa di Navigazione sul Lago Maggiore.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 13.30 nella Sede sociale in Milano.

31 marzo. — **Strada ferrata Torino-Ciriè-Lanzo.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 13.30 in Torino nei locali della Società in via Ponte Mosca.

Società Minerarie, Metallurgiche e Carbonifere.

30 marzo. — **Società Metallurgica Italiana.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 15 nella Sede sociale in Roma.

Banche e Società diverse.

19 marzo. — **Società An. d'esportazione agricola Cirio.** — Assemblea generale straordinaria per le ore 14 nella Sede della Società in Firenze, via Strazzi, 1.

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

	febbr. 29	marzo 7
Azioni Ferrovie Biella	L. 475	475
» » Mediterranee	» 497	497
» » Meridionali	» 649	652.50
» » Pinerolo (1ª emiss.)	» 360	360
» » » (2ª »)	» 341	341
» » Secondarie Sarde	» 302	302
» » Sicule	» 588	588
Buoni Ferrovie Meridionali	» 569	574.50
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e		
» » Sicule *A. B. C. D.*	» 282	281
» » Cuneo (2ª emiss.)	» 308	308
» » Gottardo 4 %	» 102.30	102.30
» » Mediterranee 4 0[0	» 518	511
» » Meridionali	» 302.75	302
» » Meridionali Austriache	» 393	391.50
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 309	307.50
» » » 2ª emiss.	» 287	301.50
» » Pontebba	» 455	451
» » Sarde, serie *A.*	» 290	291
» » » serie *B.*	» 287	288
» » » 1879	» 292	293
» » Savona	» 302	306
» » Secondarie Sarde	» 427	426
» » Sicule 4 0[0 oro	» 460	455
» » Tirreno	» 445	445
» » Vittorio Emanuele	» 307	307.50

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1895-96. — *Dal 21 al 29 Febbraio 1896.* — *24ª Decade.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA		
	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze
Chilometri in esercizio	4407	4407	—	1307	1085	+ 222
Media	4407	4363	+ 44	1240	1080	+ 160
Viaggiatori	1,131,411 91	878,159 55	+ 253,252 36	69,789 82	36,948 62	+ 32,841 20
Bagagli e cani	60,311 02	45,281 35	+ 15,029 67	2,723 07	755 40	+ 1,967 67
Merci a G.V. e P.V. acc.	293,289 28	258,404 69	+ 34,884 59	13,338 30	8,468 85	+ 4,869 45
Merci a P. V.	1,327,491 36	1,161,644 93	+ 165,846 43	52,437 28	38,282 98	+ 14,154 30
TOTALE	2,812,503 57	2,343,490 52	+ 469,013 05	138,288 47	84,455 85	+ 53,832 62

Prodotti *dal 1° Luglio 1895 al 29 Febbraio 1896.*

Viaggiatori	32,002,122 75	29,999,292 74	+2,002,830 01	1,664,838 38	1,557,892 20	+ 106,946 18
Bagagli e cani	1,477,622 56	1,405,647 86	+ 71,974 70	51,832 47	38,896 27	+ 12,936 20
Merci a G.V. e P.V. acc.	7,976,349 16	7,408,031 66	+ 568,317 50	331,301 69	294,658 42	+ 36,643 27
Merci a P. V.	39,389,536 23	36,787,074 85	+2,602,461 38	1,574,214 18	1,360,792 40	+ 213,421 78
TOTALE	80,845,630 70	75,600,047 11	+5,245,583 59	3,622,186 72	3,252,239 29	+ 369,947 43

Prodotto per chilometro.

della decade	638 19	531 77	+ 106 42	105 81	77 84	+ 27 97
riassuntivo	18,344 82	17,327 54	+ 1,017 28	2,921 12	3,011 33	— 90 21

(*) La linea Milano-Chiasso (km. 52) comune colla Rete Adriatica, è calcolata per la sola metà.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA. — 5ª Decade — dall'11 al 20 Febbraio 1896

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Prodotti indiretti	TOTALE	Media dei chilom. esercitati
			PRODOTTI DELLA DECADE.				
1896	876.972 58	37.398 02	292.840 88	1.167.285 56	10.785 10	2.385.782 14	4.247 00
1895	704.381 24	32.531 40	265.101 18	1.046.203 41	11.234 22	2.059.451 45	4.215 00
Differenze nel 1896	+ 172.591 84	+ 5.366 62	+ 27.739 70	+ 121.082 15	— 449 12	+ 326.330 69	+ 32 00
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.				
1896	3.930.529 84	175.026 22	1.477.090 98	5.410.152 63	60.844 20	11.053.643 87	4.247 00
1895	3.450.587 21	155.008 51	1.339.348 44	5.078.255 01	64.840 98	10.088.040 15	4.215 00
Differenze nel 1896	+ 479.942 63	+ 20.017 71	+ 137.742 54	+ 231.897 62	— 3.996 78	+ 965.603 72	+ 32 00
			RETE COMPLEMENTARE				
			PRODOTTI DELLA DECADE.				
1896	58.608 32	1.280 24	17.128 61	96.066 75	1.265 10	174.349 02	1.359 88
1895	41.833 41	1.154 16	15.531 16	84.192 81	1.546 18	144.257 72	1.294 68
Differenze nel 1896	+ 16.774 91	+ 126 08	+ 1.597 45	+ 11.873 94	— 281 08	+ 30.091 30	+ 65 20
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.				
1896	293.422 97	5.890 91	91.156 91	473.322 67	7.217 15	871.010 61	1.359 88
1895	236.345 85	5.215 64	82.387 28	414.820 79	8.744 84	747.514 40	1.294 68
Differenze nel 1896	+ 57.077 12	+ 675 27	+ 8.769 63	+ 58.501 88	— 1.527 69	+ 123.496 21	+ 65 20

PRODOTTI PER CHILOMETRO DELLE RETI RIUNITE

PRODOTTO DELLA DECADE			PRODOTTO RIASSUNTIVO		
esercizio corrente	esercizio precedente	Differenza nel 1896	dell'anno corrente	dell'anno precedente	Differenza nel 1896
456 60	399 97	+ 56 63	2.126 78	1.966 64	+ 160 14

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

23ª Decade — Dall'11 al 20 Febbraio 1896.

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traffico	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
			PRODOTTI DELLA DECADE					
1896	71 597 00	1.570 00	9.142 00	137.650 00	4.663 00	224.622 00	616 00	365 00
1895	73.679 00	1.636 00	8.771 00	131.264 00	630 00	215.980 00	616 00	351 00
Differenze nel 1896	— 2 082 00	— 66 00	+ 371 00	+ 6.386 00	+ 4.033 00	+ 8.642 00	»	+ 14 00
			PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1895 AL 20 FEBBRAIO 1896.					
1895-96	2.115.803 00	43.733 00	243.753 00	2.774.520 00	34.953 00	5.212.762 00	616 00	8.462 00
1894-95	2.081.132 00	43.648 00	248.993 00	2.817.552 00	28.315 00	5.219.640 00	616 00	8.473 00
Differenze nel 1896	+ 34.671 00	+ 85 00	— 5.240 00	— 43.032 00	+ 6.638 00	— 6.878 00	»	— 11 00
			RETE COMPLEMENTARE					
			PRODOTTI DELLA DECADE					
1896	24.094 00	643 00	2.227 00	24.005 00	641 00	51.610 00	484 00	107 00
1895	20.924 00	224 00	1.563 00	16.570 00	279 00	39.560 00	421 00	94 00
Differenze nel 1896	+ 3.170 00	+ 419 00	+ 664 00	+ 7.435 00	+ 362 00	+ 12.050 00	+ 68 00	+ 13 00
			PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1895 AL 20 FEBBRAIO 1896.					
1895-96	796.341 00	11 972 00	59.628 00	498.657 00	5.619 00	1.372.217 00	484 00	2.835 00
1894-95	584.907 00	5.775 00	39.482 00	348.057 00	4.617 00	982.838 00	421 00	2.834 00
Differenze nel 1896	+ 211.434 00	+ 6.197 00	+ 20.146 00	+ 150.600 00	+ 1.002 00	+ 389.379 00	+ 63 00	+ 501 00
			STRETTO DI MESSINA					
			PRODOTTI DELLA DECADE					
1896	2.266 00	94 00	273 00	421 00	» 00	3.054 00	23 00	133 00
1895	1.097 00	67 00	230 00	331 00	» 00	1.725 00	15 00	115 00
Differenze nel 1896	+ 1.169 00	+ 27 00	+ 43 00	+ 90 00	» 00	+ 1.329 00	+ 8	+ 18 00
			PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1895 AL 20 FEBBRAIO 1896.					
1895-96	70.415 00	2.796 00	5.462 00	11.025 00	».00	89.728 00	23 00	3.901 00
1894-95	33.636 00	1.718 00	3.575 00	6.130 00	19 00	45.078 00	15 00	3.005 00
Differenze nel 1896	+ 36.809 00	+ 1.078 00	+ 1.887 00	+ 4.895 00	— 19 00	+ 44.650 00	+ 8	+ 896 00

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

Dai punti contro indicati alle stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)		BIGLIETTI SEMPLICI — Londra (1) 1a classe	2a classe	Parigi (2) 1a classe	2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO — Londra (3) (Diritto di porto compreso) 1a classe	2a classe	validità	Parigi (4) 1a classe	2a classe	validità
Via Moncenisio											
Torino	via Calais....	166 35	116 55	90 75	61 60	254 —	187 85	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni
	via Boulogne..	160 25	112 05								
Milano	via Calais....	180 90	129 15	104 85	72 25	272 25	199 30	45 giorni	166 35	119 —	30 giorn
	via Boulogne..	175 60	124 65								
Venezia	via Calais....	—	—	141 75	97 30	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni
	via Boulogne..										
Genova	via Calais....	187 —	131 —	111 40	76 05	—	—	—	—	—	..
	via Boulogne..	180 90	126 50								
Via Genova											
Livorno	via Calais....	209 90	147 05	134 30	92 10	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne..	203 80	142 55								
Firenze	via Calais....	217 30	152 25	141 70	97 30	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne..	211 20	147 75								
Roma	via Calais....	249 —	174 40	173 40	119 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne..	242 90	169 90								
Napoli	via Calais....	279 85	196 —	205 60	142 —	478 50	353 95	6 mesi (**)	—	—	—
	via Boulogne..	273 75	191 50								
Via Bologna											
Firenze	via Calais....	224 60	157 30	149 —	102 35	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne..	218 50	152 80								
Roma	via Calais....	263 85	184 80	188 25	129 85	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne..	257 75	180 30								
Napoli	via Calais....	294 80	206 50	220 60	162 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne..	288 70	202 —								
Brindisi — Via Napoli	via Calais	325 85	228 20	251 60	174 20	543 25	399 30	6 mesi (*)	—	—	—
	via Boul.	319 75	223 70								
Brindisi — Via Bolog.	via Calais	302 65	211 95	227 05	157 —	525 45	386 80	6 mesi	—	—	—
	via Boul.	296 55	207 45								
Messina — Via Napoli	via Calais	369 25	259 75	295 —	205 80	—	—	—	—	—	—
	via Boul.	363 15	255 25								

OSSERVAZIONI.

BIGLIETTI SEMPLICI.

(1) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta.

Per diritto del bollo fr. 0,10 per i biglietti al disopra di 10 franchi.

(2) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi che valgono per 20 giorni.

BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO.

(3) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta.

(*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capo-stazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia.

(**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto.

(4) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI	1a e 2a CLASSE			1a e 2a CLASSE		Treno di lusso PENINSULAR-EXPRESS settimanale il venerdì part. da LONDRA
			(*)	(***)		(1)
Londres Ch.-Gross Par.	9 — a.	10 — a.	11 — antim.	8 15 p.		8 15 p.
Londres Victoria . . —	9 — a.	Via Folkestone	11 — antim.	8 15 p.		8 15 p.
Douvres . . . . —	10 55 a.		1 — pomer.	10 15 p.		10 15 p.
(ora di Greenwich) . Arr.	12 15 a.		2 20 pomer.	12 10 a.		12 10 p.
Calais-M. (*Buffet*)	*Déjeun.*					
(ora francese) . Par.	12 49 p.		3 — pomer.	1 04 a.		1 » a.
Boulogne-Gare (*Buffet*) Arr.	1 27 p.	2 18 p.	—	1 49 a.		—
Boulogne-Gare (*Buffet*) Par.	1 29 p.	2 23 p.	—	1 51 a.		—
Amiens (*Buffet*) . Arr.	3 04 p.	3 59 p	5 12 pomer.	3 41 a.		3 28 a.
Amiens (*Buffet*) . Par.	3 09 p.	4 04 p.	5 17 pomer.	3 46 a.		3 33 a.
Paris-Nord (*Buffet*) Arr.	4 45 p.	5 40 p.	7 — pomer.	5 38 a.		Per la grande cintura
	Pranzo					
Paris-Nord (*Buffet*) Par	*Vagon-restaurant*		7 44 pomer.	6 23 a.		
Paris-Lyon (*Buffet*) Arr			8 21 pomer.	7 23 a.		
	(B) 1a a 2a classe		1a e 2a classe	1a cl.	1a 2a cl.	
Paris-Lyon (*Buffet*) Par.	8 55 p.		9 10 p.	9 25 a.	2 15 p.	
Dijon . . . . Arr.	1 51 a.		2 24 a.	2 01 p.	7 13 p.	10 32 a.
Genève . . . . —	»		8 5? a.	11 47 p.	—	—
Aix-les-Bains . . . . —	6 33 a.		7 58 a.	10 45 p.	12 27 a.	3 18 p.
Chambéry . . . . . . —	6 56 a.		8 31 a.	11 24 p.	12 50 a.	3 40 p.
Modane . . . . —	9 43 a.		1 38 p.		3 37 a.	6 40 p.
Torino (ora dell'Europa centrale (2) . . . Arr.	2 20 p.		6 40 p.	—	8 10 a.	11 12 p.
Torino . . . . Par	2 40 p.		7 55 p.	—	8 45 a.	
Novara . . . . Arr	4 36 p.		9 51 p.	—	10 42 a.	
Milano . . . . Arr	5 35 p.		11 05 p.	—	11 40 a.	
					1a 2a cl.	
Torino . . . . Par.	2 45 p.		8 10 p.	—	8 40 a.	
Genova . . . . . . Arr.	6 14 p.		11 21 p.	—	12 » p.	
San-Remo . . . —	11 22 p.		8 45 a.	—	4 47 p.	
Pisa . . . . —	10 58 p.		4 30 a.	—	4 34 p.	
Firenze . . . . —	12 45 a.		7 30 a.	—	6 54 p.	
Livorno . . . . —	11 39 p.		5 24 a.	—	5 09 p.	
Roma . . . . —	6 34 a.		10 30 a.	—	11 30 p.	
Napoli . . . . —	1 36 p.		6 30 p.	—	7 10 a.	
Brindisi . . . . —	»		»	—	6 20 p.	
Torino . . . . Par.	2 45 p.		7 05 p.	—	8 40 a.	11 20 p.
Alessandria . . . . Arr.	4 18 p.		8 55 p.	—	10 15 a.	12 50 p.
Bologna . . . . —			2 12 a.	—	2 53 p.	5 19 a.
Ancona . . . . —	—		6 52 a.	—	11 10 p.	9 21 a.
Brindisi . . . . —	—		10 17 p.	—	11 » a.	7 50 p.
Firenze . . . . —	—		6 23 a.	—	6 25 p.	
Roma . . . . —	—		12 50 p.	—	11 50 p.	
Napoli . . . . Arr.	—		6 30 p.	—	7 10 a.	

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

RITORNO

STAZIONI	1a e 2a CLASSE	1a e 2a CLASSE		1a e 2a CLASSE	
Napoli. (ora dell'Europa centrale (2) . . Par.	7 50 a.	—	—	2 55 p.	
Roma . . . . —	2 30 p.	—	—	11 10 p.	
Firenze . . . . —	9 05 p.	—	—	6 10 a.	
Brindisi . . . . —	6 10 a.	—	—	5 35 p.	
Ancona . . . . —	8 32 p.	—	—	5 35 a	
Bologna . . . . —	1 35 a.	—	—	10 30 a.	
Alessandria . . . . . —	6 38 a.	8 33 a.	10 46 a.	5 12 p.	
Torino . . . . Arr.	8 30 a.	10 13 a.	12 30 p.	7 — p.	
Brindisi . . . . . . Par.	—	—		10 20 a.	
Napoli . . . . —	7 50 a.	2 55 p.		10 45 p.	
Roma . . . . —	8 » p.	8 50 p.	10 17 p.	8 10 a.	
Livorno . . . . —	9 40 p.	»	4 10 a.	1 55 p.	
Firenze . . . . —	8 25 p.	»	»	12 05 p.	
Pisa . . . . —	10 32 p.	2 55 a.	4 47 a.	2 35 p.	
San-Remo . . . —	6 50 p.	»	3 30 a.	1 48 p.	
Genova . . . . —	2 45 a.	6 35 a.	8 46 a.	7 07 p.	
Torino . . . . Arr.	7 45 a.	10 13 a.	12 30 p.	10 50 p.	
Milano . . . . . . Par.	1 50 a.	10 40 a.		8 18 p.	
Novara . . . . —	4 30 a.	11 40 a.		9 16 p.	
Torino . . . . Arr.	8 25 a.	1 40 p.		11 10 p.	
Torino . . . . Par.	8 50 a.	2 20 p.		11 25 p.	—
Modane (ora franc.) . —	12 19 p.	5 26 p.		2 21 a.	—
Chambéry . . . . . . —	3 42 p.	8 14 p.		5 02 a.	—
Aix-les-Bains . . . . —	4 14 p.	8 39 p.		5 27 a.	—
Genève . . . . —	2 46 p.	7 21 p.		4 15 a.	—
Dijon . . . . —	11 20 p.	1 45 a.		11 40 a.	1 12 p.
Paris-Lyon (*Buffet*) Arr.	4 43 a.	6 50 a.		5 33 p.	5 54 p.
Paris-Lyon (*Buffet*) Par.	7 25 antim.			6 50 p.	
Paris-Nord (*Buffet*) Arr.	8 04 antim.			7 49 p.	
	A) 1a, 2a classe	1a 2a cl.	*Déjeun.* 1a 2a cl.	*Pranzo* (**) 1a, 2a, 3	
Paris-Nord (*Buffet*) Par	9 — antim.	10 30 a.	11 50 a.	9 — p.	
Amiens (*Buffet*) . Arr.	10 40 antim.	12 06 p.	1 25 p.	10 47 p.	
Amiens (*Buffet*) . Par.	10 45 antim.	12 26 p.	1 30 p.	10 52 p.	
Boulogne-Gare (*Buffet*) Arr.	12 18 pomer.	2 01 p.	»	12 34 a.	
Boulogne-Gare (*Buffet*) Par.	12 20 pomer.	2 04 p.	»	12 36 a.	
(ora francese) . Arr.	1 » pomer.	Via Folkestone	3 41 p.	1 20 a.	
Calais-M. (*Buffet*) (ora di Greenwich) . Par.	1 11 pomer.		3 45 p.	1 30 a.	
Douvres . . . . —	3 05 pomer.		5 45 p.	4 — a.	
Londres Victoria . Arr.	4 50 pomer.		7 30 p.	5 55 a.	
Londres Ch.-Gross Arr.	4 55 pomer.	6 10 p.	7 35 p.	5 55 a.	

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSERVAZIONI. — *Viaggiatori.* — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende viaggiatori di 3a classe da Parigi per Boulogne, Calais e l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori di 3a classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne. (A) Questo treno non prende i viaggiatori di 2a classe che per Calais e l'Inghilterra. (B) Il treno che parte da Parigi-Lione alle 8.55 pom. non prende a Parigi in 2a classe che i viaggiatori a destinazione oltre Culoz in direzione di Modane e dell'Italia. — *Nota importante.* I treni che partono da Parigi-Nord per Londra alle 9 a. e alle 9 p. e quelli che partono da Londra per Parigi-Nord alle 9 a. e alle 8.15 p., prendono viaggiatori per Boulogne e Boulogne Tintelleries. — *Vetture dirette da Calais verso P.-L.-M.* Una vettura di 1a classe lits-salon va direttamente da Calais a Milano col treno che parte da Calais alle 3 p. e da Parigi-Lione alle 8.55 p. — *Da P.-L.-M. verso Calais.* Una vettura di prima classe lits-salon va direttamente da Milano a Calais col treno partente da Milano alle 10.40 a. e da Parigi-Nord alle 9 a.

TORINO, 1896 — Tip. Lit. CAMILLA E BERTOLERO di NATALE BERTOLERO, Via Ospedale, 18.

ANNO XXIX. Sabato, 14 Marzo 1896 NUM. 11.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

IL PORTO DI GENOVA

L'onorevole Saracco ha indirizzato all'on. senatore Gadda, Presidente della Commissione pel porto di Genova, la seguente lettera che siamo ben lieti di pubblicare:

« Roma, 5 marzo 1896.

« *Onorevole sig. Senatore,*

« Innanzi ch'io lasci l'ufficio a mani più degne ed operose le quali sapranno per fermo condurre in porto l'opera da me iniziata, sento vivo il bisogno di esprimere alla S. V. i sensi della mia più viva riconoscenza di tuttociò che Ella ha fatto per assolvere, con esito tanto felice, il mandato ricevuto dal Governo di studiare i provvedimenti diretti a migliorare le sorti presenti ed assicurare l'avvenire del primo porto del Regno. A mostrarle come il Governo abbia apprezzato i suggerimenti della Commissione presieduta con singolare competenza dalla S. V. Le piacerà certamente sapere che mi sono affrettato a sottoporre da un lato al Consiglio dei lavori pubblici il progetto di massima preparato dalla Commissione, che contempla le opere giudicate necessarie, perchè il porto di Genova possa prendere quel posto che giustamente gli conviene e lottare vittoriosamente coi porti maggiori di altre nazioni; e d'altro lato mi sono rivolto al Consiglio di Stato, affinchè si compiaccia chiamare in attento esame il disegno di legge egualmente disposto della Commissione, nella parte che mira ad agevolare l'esecuzione dei lavori, formulando, se occorra, le variazioni che ravviserà convenienti.

« È questa, io lo so, la miglior notizia ed il maggior premio a cui la S. V., sempre ed unicamente intenta a favorire il bene pubblico, abbia inteso ed intenda aspirare.

« Ma io la prego pure vivamente ad accogliere benevolmente le mie più sentite azioni di grazie, mentre mi riservo, come di dovere, di manifestare ai degni colleghi della S. V. i sentimenti dell'animo riconoscente.

« Non Le dispiaccia ancora, onorevolissimo signore, di far conoscere ai signori ingg. Bianchi, Caizzi e Simonetti, segretari della Commissione, quanto il Governo, nella mia persona, apprezzi l'opera così solerte e capace da essi prestata nel compimento del loro ufficio, siccome Ella ne ha fatto fede con parola autorevole e convinta. Io procurerò altresì di offrire a questi signori un segno maggiore della soddisfazione del Governo.

« Auguriamoci tutti che tanto lavoro compiuto con vero intelletto d'amore non vada dimenticato e perduto.

« Sarebbe un delitto se il Governo non si sentisse il coraggio e la forza per affrontare un problema, la cui soluzione non può essere inviata a tempo indeterminato, senza danno e vergogna della Nazione; ed io sono sicuro che questo non avverrà.

« Certo, sarà merito ed onore della Commissione, che ha compiuto i primi studi ed in modo speciale del suo egregio presidente, se il voto di tutti potrà essere convenientemente esaudito.

« Si compiaccia la S. V. gradire l'attestato della mia distintissima stima e considerazione

« *Dev.mo servitore*
« ft. G. SARACCO ».

***

Facciamo seguire a questa lettera, dopo la pubblicazione già effettuata delle due relazioni delle Sotto Commissioni, la prima nel n. 5 del *Monitore* riguardante il servizio viaggiatori e merci nelle stazioni di Genova e Sampierdarena e la seconda, nel numero 7, circa l'autonomia amministrativa e finanziaria dei porti, quella tecnica, sulla cui importanza richiamiamo l'attenzione dei lettori. Essa sarà corredata dai relativi disegni dei singoli progetti presentati e discussi.

***

Relazione della Sotto-Commissione tecnica composta dai signori Comm. ZAINY, Presidente, Comm. CROSA, Com.te CASSANELLO e Comm. OLIVA, incaricata di studiare e proporre le nuove opere occorrenti al Porto di Genova per far fronte all'aumento del Traffico previsto nel ventennio 1893-1913.

PROGETTO DI SISTEMAZIONE ED AMPLIAMENTO DEL PORTO DI GENOVA.

I. — **Previsioni circa il futuro movimento commerciale del Porto.** — Nella Relazione presentata dalla Sotto-Commissione che ebbe l'incarico di determinare *le previsioni circa l'incremento probabile del traffico del Porto di Genova nei due*

decenni 1894-1903, 1903-1913 in rapporto al fabbisogno negli impianti portuali e ferroviari, troviamo a pagina 12 uno specchietto, dal quale risulta essere previsto un movimento totale marittimo nel Porto di tonn. 4,885,000 nel 1903 e di tonn. 6,365,000 per il 1913.

Altro specchietto a pagina 19 ci dà il riassunto delle previsioni circa il movimento ferroviario nei due succitati decenni, e che sarebbe di tonnellate 3,550,000 per il 1903 e di tonn. 4,550,000 per il 1913; per cui il movimento locale, cioè quello delle mercanzie consumate dalla popolazione della città, dalle industrie locali, o che viene esportato coi mezzi ordinari, sarebbe rappresentato rispettivamente da tonn. 1,335,000 e 1,815,000.

A questi dati, che si riferiscono alle merci, dobbiamo poi aggiungere quelli riflettenti il movimento dei viaggiatori previsto in numero 345,000 per il 1903 ed in 430,000 per il 1913.

Risulta inoltre dalla stessa Relazione che nel 1903, contro un movimento effettivo di tonn. 4,885,000 di merci, si avranno tonn. 9,050,000 di stazza, e nel 1913, in confronto di tonn. 6,365,000 di merci, ne avremo 11,780,000 di stazza, ciò che in altri termini significa che il carico effettuato dalle navi uscite dal Porto unito allo sbarco dalle navi entrate non sarà che il 54 per cento della stazza netta delle medesime.

Si accenna pure all'incremento costante delle navi a vapore, sia in numero che in tonnellaggio, e si nota la stazionarietà, se non la diminuzione, del tonnellaggio di stazza delle navi a vela, circostanze queste che mettiamo in evidenza, perchè influiscono ed influiranno maggiormente nell'avvenire a migliorare le condizioni del Porto, sia per il minor ingombro degli specchi acquei, sia per la sollecitudine delle manovre.

Si osserva che il Porto di Genova è essenzialmente di transito, e nella chiusa si accenna alla opportunità che gli impianti che si eseguiranno per l'ampliamento del Porto siano tali da adattarsi non ad una sola qualità di merce, ma ad altre affini, e ciò stante il mutamento di proporzione che può verificarsi nella quantità delle merci stesse, in conseguenza sia di mutamenti nei regimi doganali, sia di altre cause accidentali che possono variare i bisogni delle differenti industrie.

Infine si fa presente la opportunità di assegnare una zona speciale nel Porto al commercio di cabotaggio, onde questo possa svolgersi liberamente non impacciato dai rigori doganali, come succede là dove si svolge promiscuamente con quello estero.

II. — **Principali provvedimenti richiesti dal commercio e dalla navigazione.** — Alla esposizione di questi dati generali, che fa d'uopo tener presenti per lo studio delle opere future portuali e ferroviarie, crediamo opportuno accennare, sia pur sommariamente, anche gli inconvenienti lamentati ed i provvedimenti richiesti dal commercio e dalla navigazione, e dei quali è cenno nelle varie risposte presentate alla Presidenza della Commissione ai quesiti del questionario generale formulato.

a) *Capitaneria.* — Nella risposta presentata dai signori Comandù, Ruggero e Fiorito, si accenna:

1. alla convenienza di spianare il Molo Vecchio per adibirlo all'accosto delle navi ed a vari usi, come magazzini generali, officine, tettoie, depositi, cantieri per industrie relative alla navigazione, ecc.;

2. alla opportunità di allacciare il detto Molo Vecchio con la ferrovia orientale mediante una galleria sotto Carignano (domanda questa che venne formulata verbalmente anche dal Sindaco di Genova nella persona del compianto Barone Podestà in una delle sedute della Commissione generale);

3. alla convenienza di costruire uno sporgente alle Grazie;

4. alla necessità di ampliare il ponte Federico Guglielmo e di costruirvi sopra un edificio per i passeggeri;

5. a quella di collocare delle boe d'ormeggio e delle difese in legname lungo le calate e ponti per proteggere le navi, che accostano, dai danni causati da urti;

6. all'altra di utilizzare l'area alla cava della Chiappella;

7. alla necessità di aumentare la dotazione di grue idrauliche;

8. a quella di trasformare l'illuminazione del Porto a luce elettrica;

9. all'altra di rettificare il sistema d'illuminazione della entrata del Porto;

10. infine si segnala l'opportunità di avere dei bilici di grande portata per sollecitare le operazioni doganali.

I suaccennati provvedimenti, secondo i prefati signori, dovrebbero essere sufficienti per i bisogni del primo decennio 1893-1903, mentre, per far fronte alle necessità del secondo decennio, si dovrebbe cercare fuori del Porto attuale, e precisamente verso Sampierdarena, lo sviluppo necessario ai nuovi bisogni del movimento futuro.

b) *Navigazione generale.* — La Società di navigazione generale nelle sue risposte al questionario domanda:

1. che si sgombrino le calate dagli ormeggi dei bastimenti, sostituendoli con boe per avere il massimo di calate libere per l'accosto (domanda comune a quella formulata dalla Capitaneria, e di cui la prima parte dell'antecedente n. 5);

2. che si costruiscano delle tettoie lungo le calate per ricovero delle merci;

3. che si destini uno specchio di acqua speciale per l'ormeggio dei piroscafi, oggi impediti nei loro movimenti dall'ingombro delle chiatte e da ogni sorta d'imbarcazioni;

4. che si completi il Ponte Cristoforo Colombo;

5. che si rivestano in legname le calate per evitare danni ai galleggianti accostati (domanda avanzata anche dalla Capitaneria al precedente n. 5, seconda parte);

6. che si sostituiscano dei pontoni con coperta alle attuali chiatte per facilitare lo sbarco di fianco, quando i galleggianti sono accostati di punta alle calate;

7. che si aumentino le grue idrauliche (domanda fatta anche dalla Capitaneria, vedi precedente n. 7);

8. si accenna poi alla nessuna utilità, anzi all'aggravio che apporterebbe l'uso dei pontoni trasportanti i carri della ferrovia sotto il bordo delle navi (la Capitaneria esclude pure la convenienza di simile mezzo di sbarco). Soggiunge che la merce è troppo aggravata dall'uso delle chiatte, e che l'unico modo di apportare un vantaggio al commercio si è quello di procurare che l'imbarco e lo sbarco della mercanzia si faccia direttamente da terra al bastimento o viceversa, senza mezzi intermedi;

9. domanda maggiore spazio per lo sbarco del cotone e dei grani, e che a tale uopo siano liberati gli sporgenti dalle chiatte e velieri, destinandoli all'accosto dei soli piroscafi;

10. chiede la costruzione di una tettoia al Ponte Guglielmo per lo sbarco dei viaggiatori, e di magazzini in prossimità del medesimo, con relativo Ufficio ferroviario per la consegna dei bagagli, nonchè di un asilo per gli emigranti (domande queste che collimano con quelle della Capitaneria, di cui al n. 4 più sopra);

11. domanda la formazione dei treni ferroviari sulle calate, ciò che farebbe realizzare un'economia nella spesa ed un fortissimo utile per la celerità delle spedizioni, e potrebbe supplire, in parte almeno, alla lamentata deficienza dei vagoni;

12. chiede vengano modificate talune norme doganali ora vigenti, specialmente per quanto si riferisce al bagaglio dei viaggiatori;

13. domanda l'assegnazione d'uno speciale ancoraggio per i vapori postali, onde possano più sollecitamente compiere le loro operazioni (domanda da non confondersi con la precedente al num. 3, che si riferisce ai piroscafi in genere);

14. domanda infine lo spianamento del Molo Vecchio per adibirlo a vari usi (domanda questa comune al n. 1 della Capitaneria).

c) *Ferrovie Mediterranee. — Movimento e Traffico.* — Il signor Lampugnani, capo servizio del Movimento e Traffico del primo Compartimento delle Strade Ferrate Mediterranee, dal quale dipende l'esercizio ferroviario del Porto di Genova, nelle sue risposte al questionario, accenna:

1. alla deficienza di binari per deposito carri sulle calate e ponti sporgenti, ciò che limita la potenzialità di carico, facendo osservare che detti binari dovrebbero essere in tale quantità da poter contenere il numero di carri necessario per i bisogni di almeno due giorni di carico;
2. alla insufficienza delle linee di accesso dal lato di Ponente e Nord, mentre ritiene più che sufficienti le attuali verso Levante;
3. che si migliorino i mezzi di carico e scarico delle merci in generale, ma dei grani specialmente;
4. che le si costruiscono magazzini al Molo Vecchio, questi vengano a preferenza adibiti a merci che devono rimanere in deposito, anzichè a quelle che devono essere rispedite subito o quasi subito per ferrovia;
5. che si riordinino e migliorino gl'impianti esistenti e si completi il Porto attuale, onde dia il massimo prodotto utile, salvo a studiare poi l'ampliamento più conveniente del medesimo per i bisogni di un più lontano avvenire.

d) *Ferrovie Mediterranee — Servizio del Materiale.* — Il signor Frescot, Direttore del servizio del Materiale delle Ferrovie Mediterranee, nella sua Relazione presentata, in risposta al questionario della Commissione, domanda:

1. che gli accosti dei grossi vapori si facciano di fianco dovendo essi scaricare, per contratto, 500 tonnellate al giorno di carbone, ciò che riesce, se non impossibile, certo assai difficile e molto costoso coll'accosto di punta. A tale proposito osserva, che la insufficienza degli accosti di fianco fa sì, che in certi momenti sono insufficienti anche le chiatte, ed allora si deve fare lo scarico a terra, mentre poi mancano le aree di deposito;
2. domanda che si aumentino le grue idrauliche di tipo elevato, aumentandone anche la portata, in modo che lo scarico di una nave possa raggiungere giornalmente anche le tonn. 750;
3. che si migliorino gl'impianti ferroviari a S. Benigno per il più sollecito carico e trasporto dei carboni;
4. chiede infine che si provvedano carri scoperti a sponde alte e di grande portata per il carico dei carboni, essendo poco utilizzati i carri a sponde basse, e non potendosi utilizzare le grue con quelli chiusi.

e) *Genio Civile — Ufficio, Porti e Fari.* — Il signor Giaccone, Ingegnere capo dell'Ufficio Tecnico del Porto, nella sua Relazione in risposta al questionario, dà importanti notizie circa il Porto stesso.

Dalla medesima rilevasi:

a) che lo specchio acqueo attuale, escluse le zone per il passaggio e manovra delle navi, è di ettari 169 (lo specchio totale, comprese le zone anzidette, risulterebbe da una misura diretta di ettari 222.47);

b) che le chiatte occupano l'enorme superficie di 80,000 metri quadrati;

c) che le calate, ponti sporgenti e banchine adatte per operazioni di commercio, hanno attualmente uno sviluppo di metri 8091, per cui, qualora potessero essere tutti utilizzati per operazioni commerciali, essendo il movimento attuale del Porto di circa tonn. 3,455,400, tale sviluppo corrisponderebbe ad un movimento medio di tonn. 424 di merce per metro lineare di calata di accosto. A questo proposito è bene però notare, che siccome le calate, ponti e banchine utilizzabili realmente per operazioni di commercio, non misurano che uno sviluppo di metri lineari 6456, mentre la rimanente parte di ml. 1635 è inutilizzabile per mancanza di carico e scarico e di impianti ferroviari, come rilevasi dal quadro a pagina 278 e seguenti della Relazione Comandù, Ruggero, ecc., così il vero movimento medio attuale del Porto risulta di 535 tonnellate per metro lineare di calata di accosto.

La seguente tabella dimostra l'utilizzazione delle banchine attualmente disponibili nel Porto:

CALATE	Destinazione		
	non utilizzate	merci varie	carbone
Ponte Paleocapa	120	—	—
Calata P. M. Nuovo	—	—	370
Ponte Sapri	—	—	320
Calata M. Nuovo	—	—	325
Calata Passo Nuovo	—	94	—
Ponte Caracciolo	—	372	—
Calata S. Benigno	—	—	200
Ponte Assereto	100	—	400
Calata Chiappella	—	—	—
Ponte Colombo	100	402	—
Calata Magazzini generali	—	231	—
Ponte Doria	100	402	—
Calata Zingari	—	315	—
Ponte Federico Guglielmo	242	—	—
Calata S. Limbiana	—	211	—
Ponte Parodi	—	502	—
Calata Darsena	—	187	—
Darsena	—	430	—
Ponte Morosini, Calata Salumi, Ponte Calvi, Calata Rotonda, Ponte Spinola, Calata Porto Franco, Ponte Embriaco	—	1190	—
Calata Cattaneo	—	141	—
Id. Cavour-Mandraccio	—	164	—
Id. Marinetta	135	—	—
Id. Molo Vecchio (int.)	508	—	—
Id. Molo Vecchio (est.)	150	—	—
Id. delle Grazie	—	200	—
Id. Bacino	130	—	—
	1635	4841	1615
		6456 ml.	
	8091 ml.		

Si nota anche che il dato surriferito di m. 8091 di calate è in disaccordo con quello citato nella Relazione che accompagna il progetto di ampliamento del Porto, presentato dallo stesso Ingegnere, e di cui si parlerà in appresso. Nella stessa è detto che lo sviluppo delle banchine per operazioni di commercio è di metri 8850. Tale differenza di circa metri 760 sembra dipendere da un errore materiale, essendosi riscontrato giusto quello suesposto di metri 8091. Qualora poi la differenza dipendesse dall'aggiunta di una parte della banchina del Molo Galliera, è bene avvertire che nelle condizioni attuali d'agitazione delle acque nell'avamporto, non è possibile utilizzarla per operazioni di carico e scarico.

Circa le necessità più urgenti da soddisfare per i bisogni del commercio e della navigazione, il rapporto del signor ingegnere Giaccone concorda in massima parte con quanto è esposto nelle Relazioni sovracitate, ed accenna anzi a varie proposte da lui presentate già al Ministero per eseguire coi fondi stanziati in vari bilanci talune delle opere reclamate, come ad esempio:

1) formazione di aree al Molo Vecchio;
2) provvista ed impianto di apparecchi idraulici;
3) miglioramenti agli impianti ferroviari esistenti;
4) costruzione di nuovi magazzini;
5) miglioramento della illuminazione del Porto, ecc.

f) *Sotto-Commissione incaricata dello studio per la utilizzazione dei fondi residui.* — Anche la Sotto-Commissione, nominata coll'incarico di studiare e proporre il migliore impiego dei residui attivi sulle somme stanziate per le opere portuali, formulò nella sua Relazione varie proposte per il miglioramento di taluni servizi del Porto, ed in ispecie quello ferroviario, proponendo ad esempio:

a) lo sdoppiamento del bivio Torbella;

b) l'impianto di un piccolo parco vagoni sul terreno Frova in Sampierdarena;

c) l'alzamento del binario detto della Coscia;

d) l'impianto di binari e sistemazione degli esistenti al Molo e Passo nuovo;

e) impianto del blocco fra il bivio Torbella e Sampierdarena ed apparati centrali in quest'ultima stazione, ecc.

g) *Relazione Lampugnani sulla potenzialità di varie stazioni.* — Abbiamo infine una Relazione del signor Lampugnani sulla potenzialità di varie stazioni in rapporto al servizio degli scali marittimi del Porto di Genova, nella quale si accenna a provvedimenti di vario genere e di carattere urgente, con la esecuzione dei quali verrebbe migliorato sensibilmente il servizio del Porto, nel senso di rendere più pronta la rifornitura dei carri vuoti, la di cui scarsezza o mancanza è fra le cause principali dei continui lagni del commercio genovese.

Con l'adozione di tutti i suaccennati provvedimenti si provvederebbe, a giudizio dei vari Relatori, non solo al miglioramento delle condizioni attuali del Porto, ma si soddisferebbe forse anche ai bisogni del primo decennio (1893-1903), mentre è poi opinione di taluni che debbasi ricercare fuori del perimetro del Porto attuale gli ampliamenti necessari ai bisogni del secondo decennio (1903-1913) ed oltre al medesimo. *(Continua).*

ARMAMENTO DELLE FERROVIE INGLESI

Negli ultimi 15 anni l'armamento delle ferrovie inglesi ha subìto una radicale e completa trasformazione, essendo stato rinnovato per quasi tutte le linee, coll'adozione di materiale metallico sensibilmente più pesante, mentre che in pari tempo si è diminuita la distanza fra le traverse ed aumentato lo spessore della massicciata. Una dettagliata comunicazione sull'argomento venne fatta al Congresso internazionale ferroviario tenuto a Londra, e vogliamo riassumere alcune notizie date al riguardo da diversi giornali tecnici.

Le rotaie ordinariamente impiegate sono a doppio fungo, sostenute da cuscinetti di ghisa; il fungo superiore ha sezione maggiore di quello inferiore, e precisamente di tanto, di quanto è ammissibile il suo logoramento prima che la rotaia venga messa fuori di servizio; la sua larghezza varia da 70 a 73 mm.

Generalmente le rotaie sono ritirate dalle linee principali appena hanno subìto un leggero logoramento, ed allora impiegate pel ricambio sulle linee secondarie e sui binari di servizio. Esse sono di acciaio Bessemer acido, mediamente dolce, e per la loro accettazione si esigono prove all'urto, e da alcune Compagnie anche alla trazione. Il peso per metro corrente delle rotaie è in generale da 40 a 46 kg., e la loro lunghezza di 60 piedi (m. 9.14), salvo per alcune linee, ov'è di 32 piedi e 60 piedi.

I cuscinetti di ghisa per l'appoggio delle rotaie hanno una base molto larga, variando per le diverse linee da cmq. 450 a 755, ed il loro peso varia da kg. 17 a kg. 25: sono appoggiati direttamente sulla traversa, fatta eccezione per le linee della *London and Nord Western*, nelle quali viene interposto uno strato di feltro fra il cuscinetto e la traversa. Il cuscinetto è fissato alla traversa, generalmente, con arpioni cilindrici, per lo più in numero di due; spesso il cuscinetto porta 4 buchi e gli arpioni sono messi in due buchi corrispondenti agli estremi di una diagonale, per essere poi levati e messi negli altri due, quando non sono più sufficientemente fissi.

I cunei di legno impiegati per fissare le rotaie sui cuscinetti si collocano all'esterno, ciò che permette di mantenere più fisso lo scartamento e di attutire sul cuscinetto gli urti che il bordo della ruota dà alla rotaia; questi cunei, lunghi m. 0.18, vengono introdotti nella direzione seguìta dal treno (per le linee a doppio binario), e spesso per rendere più difficile che si rallentino, la faccia interna del cuscinetto di ghisa, contro cui il cuneo viene ad aderire, è scabra, striata, oppure leggermente convessa; essi sono generalmente di quercia ed alle volte di faggio o di legno teak, e spesso si usa sottoporli ad una forte compressione prima di metterli in opera: l'impiego dei cunei di metallo è stato totalmente abbandonato.

A differenza di quanto si usa fare in molti altri paesi, per le traverse sono preferiti legnami dolci, soprattutto l'abete di Riga, od il pino rosso: prima di essere messe in opera, vengono sottoposte al trattamento col creosoto, e questa operazione contribuisce assai alla loro durata. Coll'impiego di legname di tale natura, viene assicurata una maggiore elasticità alla linea, e il loro costo è più basso di quello che generalmente si incontra con traverse di quercia. Le traverse impiegate sono perfettamente squadrate e delle dimensioni di 0.0254 × 0.127 per una lunghezza di m. 2.72 a 2.75: ricavansi per solito da blocchi quadri da 0.25-0.26 di lato, provenienti dalla parte centrale dell'albero e segate sull'asse; è su tale faccia segata che vengono fissati poi i cuscinetti.

Le traverse vengono messe in opera a distanze variabili, maggiore nel mezzo della rotaia che agli estremi: così per le rotaie di m. 9.14 impiegansi 11 traverse, e la distanza fra gli assi delle traverse varia da cm. 65 in corrispondenza dei giunti, a cm. 92 nel mezzo della campata, essendo in media di cm. 83: i giunti sono sempre sospesi, e, come si vede, la distanza libera fra le traverse in corrispondenza di essi è appena di cm. 40. Le stecche, lunghe m. 0.46 circa, sono di sezione assai resistente, pesano da kg. 7 a kg. 13 e sono fissate con 4 chiavarde.

Circa la massicciata, non si aveva dapprima molto rigore nella scelta della qualità, prevalendo le considerazioni economiche della vicinanza delle cave, e richiedendosi anzitutto che la massicciata risultasse assai permeabile; ora però la scelta si fa con maggiore accuratezza. Sulla piattaforma stradale viene anzitutto disposto uno strato di pietrame in pezzi di media grossezza, ed in mancanza di questo, di *argilla cotta* (specie di mattoni irregolari); lo strato superiore è di pietrisco, ghiaia o scorie di alti forni, e viene limitato in corrispondenza della faccia superiore delle traverse: lo spessore della massicciata, non inferiore a m. 0.45, raggiunge in alcune linee m. 0.60.

Come rilevasi da queste brevi note, l'armamento delle ferrovie inglesi è sensibilmente diverso dai sistemi usati negli altri paesi d'Europa e particolarmente da quello delle ferrovie italiane. È indubitato che coll'armamento inglese si raggiunge una eccezionale stabilità, la quale è essenzialmente dovuta a queste cause:

1. Il rilevante spessore della massicciata ripartisce assai bene sul terreno la pressione, anche elevata, dei carichi, senza alterare la piattaforma stradale, e contribuisce a dare una grande elasticità alla linea;

2. Per le dimensioni ed il numero delle traverse, viene ben ripartito il carico sulla massicciata e meglio conservata la medesima;

3. La superficie d'appoggio dei cuscinetti sulle traverse è in media almeno il triplo di quella che si ottiene coll'armamento Vignoles su piastre d'appoggio;

4. Il peso della via, cioè della parte metallica e traverse, varia da kg. 200 a 260 per metro corrente, ed è quindi molto superiore a quello delle altre ferrovie europee (in Italia, sulle linee di prima categoria, non raggiunge i kg. 150);

5. In causa del largo appoggio del cuscinetto, è nulla o quasi nulla la tendenza al rovesciamento della rotaia;

6. La manutenzione della linea è esercitata con moltissima cura e diligenza.

Con armamento di questo genere sono ammissibili con tutta sicurezza le grandi velocità di cui ci danno esempio le ferrovie inglesi; velocità che sono di circa km. 20 all'ora superiori alle corrispondenti sulle altre ferrovie europee: mentre, d'altro lato, nel movimento del treno non si lamentano scosse, nè urti.

INFORMAZIONI PARTICOLARI
DEL *MONITORE*

Ferrovie del Mediterraneo
(*Modificazioni d'orario dei treni*).

Col giorno 20 corrente sulle linee del secondo Compartimento delle Strade Ferrate del Mediterraneo andrà in vigore un nuovo orario, secondo il quale il servizio dei treni viaggiatori sarà notevolmente migliorato.

Sulla nuova linea Napoli-Battipaglia-Paola-Reggio Calabria la durata di viaggio dei treni *diretti 3 e 2* verrà di molto abbreviata, e sarà inoltre istituita una coppia di treni omnibus continuativi fra Battipaglia e Reggio coincidenti con altri treni per e da Napoli e Roma.

Fra Sant' Eufemia e Corace verrà introdotta una nuova coppia di treni coincidenti coi diretti 2 e 3 sopraddetti.

Sulla vecchia linea Metaponto-Reggio verrà istituita una coppia di treni diretti fra Metaponto e Sibari coincidenti a Metaponto coi treni 1-257 e 258-4 da e per Napoli ed a Sibari in coincidenza immediata con treni per e da Cosenza. Fra Catanzaro Sala e Catanzaro Marina sarà istituita una coppia di treni coincidenti coi nuovi treni 85 e 86, i quali sostituiranno su quella tratta gli attuali 82 ed 83 e coincideranno col piroscafo per e da la Sicilia.

Sarà introdotto pure una nuova coppia di treni viaggiatori fra Potenza e Metaponto ed un'altra fra Taranto e Metaponto coincidente coi nuovi diretti fra Metaponto e Sibari.

Contemporaneamente sarà attivato il consueto orario primaverile sulle linee Roma-Frascati, Roma-Albano-Cecchina e Roma-Nettuno.

Col giorno 20 corrente sarà inoltre rimodificato l'orario delle linee Firenze-Livorno, Empoli-Chiusi ed Asciano-Grosseto nel senso di appagare le vive ed insistenti istanze di numerosi Comuni.

><

Per l'esercizio delle linee della Società Veneta.

La Deputazione provinciale di Treviso, in sua seduta del 20 febbraio p. p. ha deliberato di appoggiare in massima la domanda prodotta dalla Società Veneta per Imprese e costruzioni pubbliche, per ottenere la continuazione alla scadenza del contratto in corso dell'esercizio delle linee interprovinciali Treviso-Vicenza e Padova-Bassano. Ad una tale deliberazione, la prefata Deputazione è addivenuta, dopo che la predetta Società ebbe a fare promessa formale di introdurre nel servizio, sia nella marcia dei treni, che nelle agevolazioni ai passeggieri, tutti quei miglioramenti che saranno consentiti dalla natura e dal traffico delle linee.

><

Per la costruzione del tronco Terracina-Formia.

Ci informano da Caserta che quella Deputazione provinciale con sua recente deliberazione ha fatto voti al Ministero dei Lavori Pubblici affinchè nel progetto di concessione alla Società per le Strade Ferrate del Mediterraneo della costruzione delle linee: Avezzano-Balsorano, Boiano-Isernia e Salerno-San Severino sia anche incluso il tronco da Terracina a Formia, la cui esecuzione tornerà di sommo vantaggio non solo alla provincia di Terra di Lavoro, ma anche a quelle di Roma e di Napoli.

><

Per la funicolare
da Catanzaro alla stazione di Catanzaro-Sala.

Ci scrivono da Catanzaro che quella Camera di Commercio ed Arti, plaudendo alla deliberazione del Consiglio Comunale in data 25 febbraio p. p., colla quale venne concessa la costruzione e l'esercizio di una ferrovia funicolare per mettere in comunicazione la città di Catanzaro colla stazione di Catanzaro-Sala, ha fatto voti al Governo del Re affinchè venga accordata con sollecitudine la concessione della linea stessa, assegnandole un largo sussidio da parte dello Stato.

><

Ferrovie Secondarie della Sardegna.

Nei giorni scorsi, in una riunione del Consiglio d'Amministrazione della Società Italiana per le Strade Ferrate Secondarie della Sardegna, venne stabilito che si terrà l'Assemblea generale degli azionisti il 25 marzo corrente.

Per quanto ci consta, il Consiglio proporrà un dividendo di L. 16, comprese le L. 6.25 già pagate ai primi di ottobre.

Il dividendo è inferiore a quello dell'anno scorso, e questo era facilmente prevedibile, dopochè la Società si assunse di pagare il maggior aumento di tassa Ricchezza Mobile stabilito dalla Legge 22 luglio 1894 e che importa L. 194,000 all'anno.

Dando prova di abnegazione, si sono fatte molte economie nell'Amministrazione centrale, sopprimendo l'assegno fisso al Consiglio d'Amministrazione e riducendo ad un terzo l'assegno ai Sindaci.

Ma queste economie non valsero a controbilanciare il ben maggiore aggravio della tassa di Ricchezza Mobile, cui si aggiunsero meno buoni risultati nell'esercizio delle linee, dovuti a diminuzione di prodotti ed a maggiori spese per il nuovo tronco Villanovatulo-Usassai.

><

Conferenza per l'unità tecnica delle Strade Ferrate.

La Direzione Generale delle Strade Ferrate Meridionali ha delegato a rappresentare quell'Amministrazione alla conferenza relativa all'unità tecnica delle Strade Ferrate, che si terrà in Roma presso il R. Ispettorato Generale delle Strade ferrate, i signori:

Comm. ing. Enrico Riva, ingegnere capo Servizio della Trazione;

Cav. Enrico Plancher, ingegnere sotto-capo Servizio del Materiale mobile;

Cav. Gaetano Landini, ingegnere capo Servizio principale alla Direzione dei lavori.

><

Accidente ferroviario a Modane.

Domenica scorsa il treno facoltativo 3518, giunto al casello 85 fra la grande galleria del Fréjus e la stazione di Modane, fuorviò, e la locomotiva, rovesciatasi sul fianco sinistro, precipitò dalla scarpata che in quel punto è alta circa 7 metri. Nella caduta trascinò seco i carri del convoglio, 10 dei quali rimasero rovesciati e frantumati sulla scarpata. Cinque di questi scavalcarono la locomotiva.

Rimasero vittima di questo infortunio il macchinista Gandolfo ed il fuochista Rosso, e feriti il capo-conduttore Gila, i frenatori Ferrato ed Amerio, il guardafreno Meazzi, e tre conducenti del bestiame caricato sui carri. Restò illeso il frenatore di servizio all'ultimo veicolo del convoglio.

Il treno era composto di 15 veicoli, caricati per la maggior parte di bestiame, che fu danneggiato.

L'Amministrazione della Mediterranea, d'accordo con quella francese della P.-L.-M., ha immediatamente aperta un'inchiesta, per determinare la causa del deplorevole fatto.

I danni materiali non sono, relativamente, gravi.

><

Ferrovie del Mediterraneo.

(*Onorificenze al Personale Superiore*).

Con recenti Decreti Reali vennero conferite le sottoindicate onorificenze nell'Ordine della Corona d'Italia ai seguenti funzionari della Rete Mediterranea:

A *Commendatore:* l'ing. cav. Pasquale Colombo, Capo Servizio alla Direzione del Mantenimento e delle Costruzioni;

Ad *Ufficiale:* l'avv. cav. Leone Scolari, Capo della Divisione del Personale;

A *Cavaliere:* I signori ing. Ernesto Durandi e ingegnere Pietro Verole, Capi Sezioni Principali del Servizio del Materiale; ragioniere Emilio Bassini, Ispettore della Divisione del Segretariato; Mariano Mantovani, Ispettore dell'Agenzia Commerciale, e Federico Entz, Ispettore della Ragioneria Centrale.

Agli egregi funzionari, mandiamo i nostri rallegramenti.

><

Ferrovie dell'Adriatico.

(*Progetto di appalto*).

L'Adriatica ha presentato all'approvazione governativa gli schemi di contratto e di capitolato per l'appalto, mediante asta pubblica, dei meccanismi fissi occorrenti alla nuova stazione di Firenze al Campo di Marte, pel parziale impianto del servizio della trazione. Detti meccanismi sono:

Una piattaforma girevole del diametro di metri 15; due serbatoi di lamiera a fondo sferico, della capacità di m. c. 100; due colonne idrauliche.

(*Collegio arbitrale*).

Il Consiglio d'Amministrazione della Società per le Strade Ferrate Meridionali, in sua recente adunanza, ha deliberato di confermare per quanto riguarda la Società medesima, anche pel quarto periodo triennale, il mandato di arbitri effettivi ai signori commendatori senatori Leopoldo Puccioni e Giulio Vigoni; e di arbitro supplente al signor cav. avv. Giuseppe Malenchini, nel Collegio arbitrale istituito in ordine agli articoli 17 del contratto e 106 del capitolato, approvati colla legge del 27 aprile 1885, N. 3048, serie 3ª.

(*Operai impiegati nelle costruzioni delle linee*).

Diamo qui, di seguito, il movimento degli operai impiegati nei lavori delle seguenti linee, la cui costruzione fu affidata alla Società per le Strade Ferrate Meridionali, esercente la Rete Adriatica, dal loro cominciamento a tutto il 31 dicembre dello scorso anno.

Il numero delle giornate fu di 13,860,184, ripartite come appresso:

1. Linea Lecco-Colico	N.	2,029,611
2. » Rocchetta Melfi-Potenza	»	3,116,906
3. » Rocchetta Melfi-Gioia	»	2,783,005
4. » Sulmona-Isernia	»	5,059,380
5. » Barletta-Spinazzola	»	871,282
Totale	N.	13,860,184
Il numero degli operai impiegati a tutto il primo semestre 1895 ascendendo a	»	12,436,044
Si ha il numero degli operai impiegati nel 2° semestre detto anno in	N.	1,424,140

Corrispondente ad una media giornaliera di 7740 operai.

><

Ferrovie del Mediterraneo.

Prospetto del materiale mobile in servizio ed in costruzione sulla Rete al 1° gennaio 1896:

Specificazione del materiale mobile		Materiale mobile In servizio	In costruz.	Totale
I. *Locomotive:*				
a ruote libere	N.	43	—	43
a quattro ruote accoppiate:				
con avantreno girevole	»	154	—	154
con un asse portante	»	360	—	360
a sei ruote accoppiate	»	494	4	498
a otto ruote accoppiate	»	178	—	178
locomotive-*tenders* per servizio dei treni:				
a quattro ruote accoppiate	»	61	—	61
a sei ruote accoppiate	»	16	—	16
locomotive-*tenders* per manovre	»	13	—	13
Totale locomotive	N.	1319	4	1323

Proporzione per ogni chilometro di strada: in servizio 0.2312; in costruzione 0.0007; totale 0.2319.

II. *Carrozze:*				
(per servizio ordinario):				
di lusso, saloni e break S, Al	N.	56	—	56
di 1ª classe A, Ab, Ac	»	483	10	493
di 2ª classe B, Bb, Bc	»	718	15	733
miste di 1ª e 2ª classe AB, ABc	»	440	12	452
miste di 2ª con compartimento per la posta BU	»	50	—	50
di 3ª classe C	»	1643	63	1706
miste di 2ª e 3ª classe	»	—	—	—
miste di 1ª, 2ª e 3ª classe ABC	»	11	—	11
di 4ª classe E	»	12	—	12
ridotte per pacchi postali U	»	48	—	48
(per servizi economici):				
di 1ª classe As	»	29	—	29
di 2ª classe Bs	»	53	—	53
miste di 1ª e 2ª classe ABs	»	49	—	49
di 3ª classe Cs	»	130	—	130
di 3ª classe con compartimento bagagli CDs	»	23	—	23
miste di 1ª, 2ª e 3ª classe ABCs	»	1	—	1
Totale carrozze	N.	3746	100	3846

Proporzione per ogni chilometro di strada: in servizio 0.6566; in costruzione 0.0175; totale 0.6741.

III. *Carri:*				
scuderia G	N.	90	—	90
per piccolo bestiame T, Tb	»	60	—	60
per merci, coperti H, Hm	»	3258	—	3258
per merci e bestiame, coperti HB, HBd, HBp	»	9325	—	9325
per merci, scoperti:				
» (a sponde alte) L	»	6034	165	6199
» (a sponde basse) N, Nt, Nf, Ntf,	»	2556	—	2556
» (a sponde basse con bilico) NBt, NBtf, NBo	»	694	—	694
» (senza sponde) No	»	27	—	27
cisterna per liquidi (acqua, vino, petrolio, ecc.) R, Rv, W, Y.	»	195	—	195
per acidi O	»	10	—	10
per terra e ghiaia Q	»	401	—	401
per gas GA.	»	12	—	12
spazzaneve Z	»	62	—	62
con sagoma per visita gallerie V	»	2	—	2
con attrezzi di soccorso K	»	49	—	49
diversi P, M	»	46	—	46
Totale carri	N.	22821	165	22986

Proporzione per ogni chilometro di strada: in servizio 4.0001; in costruzione 0.0289; totale 4.0290.

IV. *Bagagliai:*

ordinari D	N.	942	10	952
con compartim. per la posta . .	»	—	—	—
Totale bagagliai	N.	942	10	952

Proporzione per ogni chilometro di strada: in servizio 0.1651; in costruzione 0.0017; totale 0.1668.

(*Progetti, preventivi, ecc., presentati all'approvazione governativa*).

L'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici;

1. La proposta di rifacimento dal ferro all'acciaio di m. 10,770 di binario fra le stazioni di Chiatona e di Ginosa lungo la ferrovia di *Taranto a Reggio.* La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 81,950 per lavori ed a L. 191,317.04 per materiale metallico di armamento. All'esecuzione delle opere si propone di provvedere direttamente dalla Società in economia;

2. Il contratto stipulato colla Ditta Chiappa ing. Attilio di Roma per l'esecuzione di lavori di costruzione di scogliere a difesa contro il Taro, fra Fornovo e Solignano, nella ferrovia da *Parma a Spezia;*

3. La proposta di rifacimento dal ferro all'acciaio di m. 4113 di binario fra le stazioni di Taranto e di Chiatona lungo la ferrovia da *Taranto a Reggio*, con annessi preventivi di spesa di L. 34,300 per lavori e di lire 70,293.97 per materiale metallico di armamento. All'esecuzione delle opere si propone di provvedere in economia;

4. Il preventivo della spesa di L. 300 occorrente per provvedere al trasporto presso la baracca viaggiatori del manubrio di manovra del disco verso Ventimiglia della *stazione di Ceriole;*

5. La proposta di opere di difesa della ferrovia, lungo la sponda destra del torrente Asso fra le progressive 255.540 e 255.620 della linea *Montepescali-Asciano.* La spesa all'uopo occorrente ammonta a L. 8300;

6. Il progetto di consolidamento della falda sinistra della trincea fra i chilometri 310.877 e 310.907 fra le stazioni di Serino e di Avellino, della linea *Cancello-Avellino.* La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 11,100;

7. Progetto per la costruzione dei muri di chiusura a monte ed a valle della stazione di Gallico sulla linea *Reggio-Battipaglia.* La spesa preventivata ascende a lire 8600;

8. Il progetto dei lavori occorrenti per la costruzione di quarti di cono e controplatea a valle del ponticello Morino al chilometro 192.732.60 della linea *Taranto-Reggio*, fra le stazioni di Crucoli e di Cirò. Spesa preventivata L. 1200;

9. Il preventivo della spesa di L. 3500 per l'esecuzione di lavori di consolidamento della frana al chilometro 117.350 della linea Eboli-Metaponto, fra le stazioni di Ponte San Cono e di Romagnano nella linea da *Eboli a Metaponto;*

10. Il contratto stipulato colla Ditta Giordano Bartolomeo di Pontedecimo per l'esecuzione di lavori di consolidamento e di riparazione della tettoia viaggiatori della *stazione di Asti;*

11. Il preventivo della spesa di L. 5500 per le riparazioni dei danni prodotti dall'uragano della notte dal 9 al 10 gennaio del corrente anno ad alcuni fabbricati compresi fra le stazioni di Acquino e di Maddaloni nella linea da *Roma a Napoli;*

12. Il contratto stipulato colla Ditta Sica Mattia di Mercato San Severino per l'appalto dei lavori di costruzione di muri di chiusura e parasabbia fra le progressive 0.814-1.180 e 1.380-1.614 della linea da *Castellamare a Torre Annunziata.*

><

Ferrovie dell'Adriatico.

(*Progetti, preventivi, ecc., presentati all'approvazione governativa*).

L'Amministrazione delle Strade Ferrate Meridionali ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici:

1. La proposta per sistemare le scarpe delle trincee in roccia sgretolata, e per dare stabile base ai muretti a secco di chiusura fra i chilometri 7.850 e 11.400 della linea da *Zollino a Gallipoli.* Spesa necessaria per l'esecuzione dei lavori L. 4100. Appalto per trattativa privata ad una Ditta benevisa all'Amministrazione;

2. La proposta per abbattere le parti di roccia che minacciano di sfaldare nelle scarpe della trincea di San Lazzaro, fra i chilometri 33.300 e 34.000, della linea da *Zollino a Gallipoli.* Spesa necessaria per l'esecuzione dei lavori L. 1800. Opere da eseguirsi in economia;

3. Proposta per ricostruire un tratto di volta e qualche tratto di piedritto nella galleria Pietrafitta, presso l'imbocco Sulmona, nella ferrovia da *Roma a Sulmona.* La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 6800;

4. Un nuovo progetto per lavori di ampliamento della stazione di Piadena, nella linea da *Cremona a Mantova*, in dipendenza dell'innesto della nuova linea Parma-Brescia-Iseo. La spesa necessaria per l'esecuzione dei lavori considerati nel progetto ammonta in complesso a L. 243,000, compreso il valore dei materiali metallici d'armamento. All'esecuzione delle opere si provvederà mediante appalti a licitazione privata per quanto si riferisce ai movimenti di terra, opere murarie, ed alla provvista e posa in opera delle incavallature metalliche per la copertura della rimessa locomotive; e per il resto in economia. Si domanda che l'approvazione del progetto debba valere anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le espropriazioni;

5. La proposta per costruire una scogliera a difesa della ferrovia contro le corrosioni del fiume Galdognola, fra i chilometri 186.955 e 186.990 della linea *Orte-Foligno-Falconara*, fra le stazioni di Gualdo-Tadino e di Nocera-Umbra. La spesa occorrente è prevista in L. 2500;

6. Il contratto stipulato colla Ditta Battistoni Francesco per demolire e ricostruire alcuni tratti di piedritti nella galleria di Carrito, posta fra i km. 37.800 e 41.437, della linea da *Roma a Sulmona;*

7. Una nuova proposta relativa ai lavori per l'impianto del servizio dell'acqua nella stazione di Carnia, lungo la ferrovia *Udine-Pontebba.* La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 22,750. Si propone di eseguire mediante appalto a licitazione privata tanto i lavori di terra e di muratura e la posa della condotta, come la fornitura e la posa della vasca cilindrica. La fornitura della colonna idraulica e della fontanella coi relativi tubi ed accessori sarà fatta dalla Società;

8. Il contratto stipulato colla Ditta Cionfrini Pompeo per l'appalto di lavori da eseguirsi a completamento della diga a valle del ponte sul fiume Reno al km. 3.717.52 della linea da *Bologna a Piacenza.*

(*Gara aggiudicata*).

Il giorno 5 del corrente mese, in Ancona, presso la Direzione dei lavori per le Ferrovie Meridionali, ebbe luogo la gara a licitazione privata per l'appalto dei lavori riguardanti il consolidamento del manufatto situato al chi-

lometro 150.279 della linea Bologna-Ancona. Alla gara vennero invitate N. 10 Ditte e vi hanno concorso N. 8. Rimase aggiudicataria provvisoria la Ditta Sani e Gagliardi di Ancona, col ribasso del 26.70 0[0 sui prezzi di tariffa.

><

Tariffe ferroviarie italiane.

L'Adriatica ha comunicato, con parere favorevole al Ministero dei Lavori Pubblici, una domanda della Ditta Bassi Maurelio per ottenere che le sia rinnovata per tutto l'anno corrente, alle medesime condizioni, la concessione per i suoi trasporti di vino e fusti vuoti fra Venezia e Padova.

—

L'Adriatica ha sottoposto, con parere favorevole al Ministero dei Lavori Pubblici, una domanda della Ditta Ferdinando Turri di Limestre Pistojese per ottenere che le sia rinnovata per un altro anno ed alle stesse condizioni, la concessione scaduta il 31 dicembre u. s. per i suoi trasporti di rame e di ottone in partenza da Pracchia per qualsiasi stazione delle reti Adriatica e Mediterranea.

—

Con due recenti decreti dei Ministri di Agricoltura, Industria e Commercio e dei Lavori Pubblici, è stato disposto quanto segue:

1. Le tariffe locali N. 203, 204, 205, 207, 208, serie *B*, 209, 211, 215, 216, 220, 221, 222, 224, 225, 226, 227, 228, 229, 230 e 601 P. V., e 502 piccola velocità accelerata, sono estese alla linea Roma (Trastevere)-Ronciglione-Viterbo, giusta la proposta all'uopo presentata dall'Amministrazione delle Ferrovie del Mediterraneo, d'accordo con quella delle Strade Ferrate dell'Adriatico;

2. Le tariffe locali N. 202, 205, 207, 212, 407 e 412 P. V., sono estese alla linea Sant'Eufemia-Catanzaro-Marina, giusta la proposta presentata dalle due predette Amministrazioni ferroviarie.

—

La Mediterranea ha presentato al Ministero dei Lavori Pubblici, con parere favorevole, una domanda della Ditta Antonio Saccoliti, di Rossano, per ottenere la rinnovazione per un altro anno della concessione già fattale precedentemente per i suoi trasporti di olio d'oliva a vagone completo dalla Calabria a Napoli, Salerno, Torre Annunziata e Castellamare di Stabia.

—

Con recente decreto dei Ministri dei Lavori Pubblici e di Agricoltura, Industria e Commercio, venne disposto che a fruire dei prezzi della serie *B*, della tariffa locale N. 231 P. V., siano ammesse anche le spedizioni di solfato di soda greggio destinato alla linea Santhià-Biella ed alle altre Ferrovie secondarie e Laghi coi quali esistono servizi cumulativi e di corrispondenza; giusta la proposta all'uopo presentata al Ministero, di comune accordo fra le due Amministrazioni ferroviarie del Mediterraneo e dell'Adriatico.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato ha dato il suo parere:

1. Su di una questione di compensi da accordarsi all'Impresa Maroni per lavori di consolidamento della trincea fra i chilometri 203.983 e 204.250 della linea da Eboli a Metaponto;

2. Circa gli atti di collaudo e di liquidazione finale delle opere eseguite dalla Cassa sovvenzioni per imprese, per la sistemazione del torrente Gaggiolo attraversato dalla ferrovia da Gozzano a Domodossola;

3. Circa una proposta di transazione coll'impresa Azzali relativa a vertenze derivanti dall'appalto affidatole della maggior parte dei lavori riguardanti l'impianto di uno scalo per le merci, oltre il Bisagno, per l'ampliamento della stazione di Piazza Brignole in Genova.

Lo stesso Consiglio di Stato:

Ha ritenuto che, anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le espropriazioni possa essere approvato un progetto presentato dalla Direzione generale per le Ferrovie Meridionali relativo a lavori di sistemazione del ponticello al chilometro 112.295 della ferrovia Roma-Sulmona. La spesa preventivata per l'esecuzione delle opere ammonta a L. 12,000 ed alle medesime si provvederà nei modi consentiti dalla prima parte dell'articolo 65 del capitolato d'esercizio;

Ha ritenuto che possa essere accolta una proposta della Direzione generale delle Ferrovie del Mediterraneo relativa a lavori di completamento delle gettate di difesa contro il torrente Vermenaga, lungo il tronco da Borgo San Dalmazzo a Vernante della ferrovia da Cuneo a Ventimiglia. La spesa all'uopo preventivata ammonta a lire 14,470, ed all'esecuzione delle opere si provvederà mediante appalto a trattativa privata ad una Ditta benevisa;

Ha manifestato l'avviso che possa essere approvato il progetto dei lavori di completamento del tronco Valsavoia-Scordia della ferrovia Valsavoia-Caltagirone, con annesso preventivo di spesa di L. 8669.23. All'esecuzione dei lavori si provvederà a cura della Società.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie complementari. — *Prelevamento di fondi per la Gozzano-Domodossola e Ceva-Ormea.* — Con recente R. Decreto è stato autorizzato il prelevamento di L. 672,872.10 dal fondo complessivo approvato per gli esercizi finanziari 1893-94 e 1894-95, per provvedere, in dipendenza di sentenze passate in giudicato, al pagamento di spese occorse per le linee complementari Gozzano-Domodossola e Ceva-Ormea.

Ferrovie dell'Adriatico. — *Prodotti dal 1° gennaio al 29 febbraio 1896.* — Nell'ultima decade dello scorso febbraio i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade ferrate Meridionali, Rete Adriatica, ascesero a L. 2,217,401 superando di L. 333,791 quelli ottenuti nella corrispondente decade del 1895. L'insieme dei prodotti dal 1° gennaio al 29 febbraio 1896 si ragguaglia a L. 14,142,055, presentando un aumento di L. 1,422,891 in confronto ai primi due mesi del 1895; aumento ch'è sempre ragguardevole anche considerando che in quest'anno il mese di febbraio conta un giorno di più.

Ferrovie della Sicilia. — *Prodotti dal 1° luglio 1895 a tutto febbraio 1896.* — I prodotti approssimativi del traffico sulle strade ferrate della Rete Sicula ascesero nella decade dal 21 al 29 febbraio scorso a L. 218,137, con l'aumento di L. 19,974 sulla decade corrispondente del 1895. L'insieme dei prodotti dal 1° luglio 1895 a tutto febbraio del 1896 si ragguaglia a lire 6,792,844 e supera di lire 446,429 quello ottenuto nel corrispondente periodo dell'esercizio antecedente.

Ferrovia della Valsugana. — Mercoledì, nella sala destinata alle ordinarie sedute della Deputazione provinciale di Venezia intervennero tutti i membri della Deputazione stessa, il sindaco comm. Grimani cogli assessori avv. Sorger e Manfrin, il Presidente della Camera di Commercio comm. Ceresa col segretario cav. Canali, allo scopo di stabilire le pratiche da farsi presso il Governo per la più sollecita costruzione della Ferrovia della Valsugana.

Si decise di incaricare tecnici competenti di esaminare sopra luogo la strada ferrata già costrutta sul territorio austriaco da Trento a Tezze, e di rimettere ad una prossima seduta quando quelle Autorità saranno in possesso della relazione dei tecnici, la continuazione dell'argomento.

Ferrovia del Sempione. — Nella seduta del 6 corrente della Camera di Commercio di Milano, il Presidente ha comunicato che in conformità alle deliberazioni prese di recente si sono fatti uffici presso le Rappresentanze provinciali e comunali di Milano e di Genova e, per appoggio verso le Autorità locali, presso la Camera di Commercio di Genova, a fine di ottenere che qualora i Consigli provinciali e comunali delle due città siano chiamati a pronunciarsi sulla eventuale riconferma dei sussidi in passato assegnati all'Impresa del valico del Sempione venga subordinata la concessione di questi sussidi ad un formale impegno da parte della Confederazione Svizzera che per la tariffìcazione del traffico proveniente e diretto all'Italia e transitante per il territorio svizzero si osserveranno le massime accennate nell'ordine del giorno approvato in seduta dell'8 gennaio.

La Camera di Commercio di Genova — secondochè cortesemente comunica — dividendo pienamente queste vedute, ha caldamente appoggiato queste raccomandazioni presso le Rappresentanze locali.

Il Municipio di Milano da sua parte ha dichiarato che non mancherà di tener conto del voto della Camera ove la questione dovesse essere sollevata in Consiglio, essendo comune il desiderio di ottenere che l'efficienza del nuovo valico alpino possa esplicarsi nelle migliori condizioni anche a vantaggio del commercio italiano.

Funicolare Como-Brunate. — Per domenica 29 corrente, è indetta l'assemblea annuale ordinaria di questa Società Anonima.

Durante la sospensione dell'esercizio, si sono eseguiti nuovi lavori complementari, e si è aumentata la portata delle vetture con un riparto di posti in piedi, in modo che esse oggi potranno trasportare 42 anzichè 30 persone per corsa.

Pel 25 corrente, od al più tardi per domenica 29, resta fissata la ripresa regolare del servizio.

Tramvia elettrica Varese-Valganna-Ghirla-Luino. — Nella sua ultima adunanza il Consiglio Comunale di Cunardo votò ad unanimità un sussidio a fondo perduto di L. 6000 a favore della progettata tramvia elettrica Varese-Valganna-Ghirla-Luino.

Il Sindaco pronunziò in tale occasione un discorso dimostrando tutta l'importanza di questa nuova linea.

Anche la Rappresentanza comunale di Marchirolo ha votato un sussidio di L. 3000 a fondo perduto per la tramvia elettrica suddetta.

A Marchirolo si fanno voti perchè, non appena costruita la linea principale Varese-Luino si provveda tosto alla costruzione del tronco Ghirla-Ponte Tresa che è di grande importanza per quel Comune.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie Svizzere. — *Accordo tra le Ferrovie ed i proprii impiegati.* — Ecco, secondo l'*Allg. Schweizer Zeitung*, il testo delle disposizioni relative al contratto d'impegno adottato da comune accordo fra le Compagnie delle Strade Ferrate ed il Comitato centrale degli impiegati sulla proposta del signor Weissembach ed in seguito all'intervento del signor Greulich, segretario operaio:

Art. 1. — Il contratto è conchiuso per una durata di sei anni; il nuovo ingaggio degli operai ha luogo sei mesi prima lo spirare di questo termine. Il contratto può, per altro, nel corso del periodo dei sei anni, essere denunciato previo avvertimento dato due mesi avanti o annullato immediatamente, se questa denuncia o questa annullazione sono basate su giusti motivi, conformi all'art. 316 del codice delle obbligazioni. Sono considerati come giusti motivi le gravi colpe nel servizio, la prolungata negligenza nell'adempimento dei doveri del servizio e l'incapacità constatata nel servizio. Le colpe gravi sono specialmente gli atti d'infedeltà, la resistenza ai superiori, l'ubbriachezza durante il servizio e la condotta sconveniente verso il pubblico. — Sono considerate come negligenze prolungate le ripetute assenze, non scusate, e la prolungata inosservanza degli ordini di servizio. L'incapacità può risultare da infermità fisiche o intellettuali; possono in particolare venir licenziati gli impiegati che non rispondano alle esigenze dell'ordinanza del 1° maggio 1895, approvata dal Consiglio Federale sull'istruzione e gli esami periodici del personale degli impiegati.

Art. 2. — Gli impiegati possono lasciare il servizio in ogni tempo mediante avvertimento dato tre mesi prima.

Art. 3. — Qualunque contestazione fra gli impiegati e le Compagnie circa l'esecuzione del contratto di servizio, comprese quelle che possono sorgere a proposito della denuncia od annullazione del contratto, viene giudicata dal Tribunale del luogo ove la Compagnia ha la sua sede principale.

— *La velocità delle Ferrovie funicolari.* — Il Consiglio Federale, sulla proposta del suo Dipartimento delle Ferrovie, ha deliberato che sulle Ferrovie funicolari, ove non ne siano ancora provviste, saranno posti degli apparati che impediscano l'aumento della velocità oltre la misura concessa. Il Dipartimento stesso venne incaricato dell'applicazione di questa ordinanza, ed esso fisserà pure il termine per l'esecuzione del dispositivo.

Ferrovie Francesi. — *Illuminazione dei treni ferroviari mediante l'acetilene.* — La Società delle ferrovie dell'Est in Francia, sta esperimentando l'applicazione dell'acetilene per l'illuminazione di una vettura di prima classe, che circola fra Parigi e Metz. L'acetilene, compresso entro un serbatoio analogo a quelli che servono sulla rete a ricevere il gas illuminante ordinario, viene bruciato in un becco Manchester di forma speciale, a fessura molto stretta, affinchè la combustione si effettui il più completamente possibile. Il consumo di gas è di 12 litri soltanto per un'intensità luminosa di 2 carcels. Prendendo per base il prezzo di 500 franchi per la tonnellata di carburo di calcio e il volume di 300 litri di gas quale produzione media di un chilogrammo di carburo, il costo della illuminazione sarebbe di fr. 0.02 per fiamma, cioè di fr. 0.01 per carcel-ora. — Malgrado il prezzo elevato del m. c. di acetilene, che, secondo le cifre più sopra riferite, risulterebbe di fr. 1.66, siffatto modo di illuminazione regge al confronto del gas illuminante e del gas di olio minerale e se si riescirà a diminuire il prezzo del carburo, la superiorità dell'acetilene sul gas di litantrace, dal punto di vista economico, sarà evidente, come lo è già per quanto riguarda l'intensità luminosa e la immobilità della fiamma.

Altro esperimento del Gas acetilene, sta pure facendosi dalla Compagnia delle Tramvie di Parigi su una vettura che viaggia dalla Maddalena a Gennevilliers.

Il gas è sviluppato gradatamente nella quantità strettamente necessaria, mantenendosi ad una pressione di 13 cent. d'acqua soltanto, per cui il sistema offre tutte le garanzie possibili di sicurezza e lo si afferma di già più economico di quelli per l'illuminazione a petrolio o con accumulatori elettrici.

Ferrovie Rumene. — I lavori di costruzione ferroviaria si comincieranno fra poco. Il nuovo Ministro vuole ultimare entro questo anno i tronchi seguenti:

1. Pitesti-Curtea d'Arges verso i Carpazi;
2. Berlard-Galatz congiungendo il sud della Moldavia col porto Rumeno;
3. Alessandria-Limnicea nel distretto del Teleorman, unendo la fertile pianura di Muntenia col Danubio;
4. Romnicu-Valcea al confine austriaco per Calimanesti, Jiblea e Grablesci, il tracciato seguendo l'antica strada

Romana che varcava i monti a Torre Rossa (Turnu Rossu) e che congiungerà la rete Rumena colla ferrovia di Transilvania a Sibiu.

Ferrovie Chinesi. — In ragione dell'importanza capitale delle ferrovie, specialmente per il commercio, il Governo imperiale ne ha decisa l'introduzione in China. I principi ed i ministri sono adunque stati inviati in primo luogo a studiare la costruzione di una ferrovia nelle vicinanze della capitale. D'altra parte il governatore di Kuangsi, Hu-Yu-Ten, è stato incaricato d'eseguire una linea fra Tien-Tsin e Lu-Chou-Chiow Bridge, lungo la riva occidentale del Canale dell'Imperatore, sopra una lunghezza di circa 140 chilom.

Il costo di questa linea è valutato a 18 milioni di lire; questa spesa dovrebb'essere coperta dal ministro delle finanze e dai governatori dei porti settentrionali.

Il decreto che concerne questa ferrovia fa appello all'iniziativa privata, e dichiara che chiunque potrà dimostrare di essere in possesso di un capitale di oltre 75 milioni di franchi sarà ammesso a costituire una Compagnia per la costruzione di una linea ferroviaria ed incominciare immediatamente i lavori.

Gli agenti imperiali non si immischieranno negli affari delle Compagnie di questo genere, ed a quelle imprese che daranno buoni risultati sono promesse speciali distinzioni.

Ferrovie della Svezia. — In Isvezia si trova la ferrovia più settentrionale d'Europa, e questa è la linea che va da Langsell a Boden. Essa misura 310 miglia di lunghezza; passa attraverso vaste foreste, e attraversa il fiume Angerman e diversi altri grandi fiumi; ma il ponte più grande è quello sull'Angermann, che ha circa 900 piedi di lunghezza, ed una altezza di 125 piedi sul livello del fiume. I lavori di questa linea cominciarono nel 1893, e occorse superare grandi difficoltà tecniche. Tutta la linea, compreso il materiale ruotante, costa circa 26,000,000 kr., cioè circa lire sterline 1,450,000. I lavori di escavazione ascesero a 126,000 metri cubi di terreno. Su tutta la linea vi sono 78 ponti.

Si sta attualmente esaminando il progetto di una nuova linea di comunicazione tra la Svezia ed il continente.

Essa dovrebbe passare per la città di Trelleborg (Svezia), e da Sassnitz, nell'Isola di Rüger. Questa ferrovia richiede la costruzione di una seconda nuova linea dalla città al porto Sassnitz, ma questo tratto in ogni modo non potrà esser terminato prima del 1898. Le autorità locali svedesi altamente approvano ed appoggiano la proposta.

Ferrovie Irlandesi. — *Illuminazione elettrica delle vetture ferroviarie.* — Sulla « Great Northern Railway » in Irlanda, e precisamente sul tronco Drogheda-Dublino, sono stati fatti alcuni esperimenti di illuminazione elettrica delle vetture.

La corrente vien fornita alle lampade da piccole dinamo, collocate su ciascuna carrozza e messe in movimento dall'intermediario dell'asse stesso della carrozza. Ciascuna carrozza porta dunque la sua dinamo ed inoltre una batteria di accumulatori che serve da regolatore ed assicura nello stesso tempo l'illuminazione durante le fermate nelle stazioni o durante i rallentamenti.

Questo modo d'illuminazione, facilita grandemente la formazione dei treni, dappoichè ciascuna carrozza ha il suo proprio sistema di illuminazione; mancano però i particolari sulle spese d'impianto e di mantenimento.

Notizie Diverse

Progetto di un ponte tra Venezia e la terraferma. — Il 7 corrente ebbe luogo a Venezia una riunione allo scopo di prendere visione del nuovo progetto tecnico compilato testè dal prof. ingegnere Chicchi, dell'Università di Padova, per allacciare Venezia alla terraferma. Assistevano il Presidente del Consiglio e della Deputazione provinciale, il Sindaco, due Assessori e qualcuno dei primi favoreggiatori di questa libera comunicazione di Venezia con la terraferma. Il progetto piacque e fu lodato. Il ponte sarebbe a travate metalliche su pile di ferro, della lunghezza di tre chilometri. Importerebbe una spesa poco superiore ai due milioni e potrebbe fra tre anni esser pronto. Ora non mancano che i denari, da raccogliersi con contribuzioni comunali e della Provincia, del Governo, della Società esercente il tram fra Mestre e S. Giuliano, dove il ponte arriverebbe, e anche dei privati.

Concessioni di miniere. — Con regio decreto furono concesse: la miniera di antimonio, denominata Sarrueau, posta nei territori di Ballao e Annunzia, provincia di Cagliari, ai signori Ashley Ponsomby e Henry Ryan-Lewis; la miniera di zinco situata nella località Lavaggio e Culmine, nel Comune di Dossena, Provincia di Bergamo, alla Società « La Vieille Montagne ».

I canali del Belgio. — Il Governo Belga ha risoluto di migliorare il sistema di canali che collegano Bruxelles al mare, e si è impegnato per la esecuzione dei lavori stanziando la somma di 10 milioni di lire; la Città e la Provincia concorreranno nella spesa, e fra breve si intraprenderanno i lavori di trasformazione dei canali del Brabante e di costruzione dei grandi bacini di Bruxelles e di Laeken.

Servizio marittimo Rumeno. — Per sviluppare più il traffico fra l'Oriente e l'Occidente attraverso la Rumenia e quale complemento al famoso ponte di Cernavoda sul Danubio, il nuovo Ministro dei Lavori Pabblici signor C. J. Stoicescu, ha presentato un progetto di legge per inaugurare un nuovo servizio marittimo regolare, sia con Costantinopoli sia coi diversi porti dell'Adriatico e del Mediterraneo: Venezia, Napoli, Livorno, Genova. Il servizio fra Costanza e Costantinopoli sarà bisettimanale ed in perfetta corrispondenza coi grandi *Express* internazionali della Compagnia dei *Wagons Lits.*

Trasporto di una chiesa a Chicago. — Nella città di Chicago, dove parecchi anni fa ebbe buon esito la straordinaria impresa del sollevamento e del trasporto di parecchie fabbriche civili, è stata compiuta recentemente un'impresa ancor più straordinaria: il trasporto a 15 metri di distanza d'una chiesa e del suo campanile eseguiti in pietra.

Per eseguire quel trasporto, furono fatti al solito, dei fori orizzontali nelle fondamenta; vi furono introdotti dei travi d'acciaio e al disotto vennero collocate delle rotaie; tutte le aperture, porte e finestre, vennero armate con travi in legno, e i muri vennero collegati con buon numero di tiranti in ferro; vennero anche armati per mezzo di sbadacchi in legno i vani fra i pilastri interni; la quantità di ferro impiegato fu assai grande, entrandovi tante rotaie quante occorrerebbero per due chilometri di binario.

La fabbrica venne sollevata per mezzo di 250 martinelle a vite, della portata di 36 tonnellate ciascuna, ossia 9000 tonnellate in tutto; la fabbrica pesava 6650 tonnellate. Dopo ciò, essa venne adagiata sopra circa 1600 rulli di circa 60 centimetri di lunghezza e 5 centimetri di diametro, posti sulle rotaie sottostanti alla fabbrica. Poi questa fu spinta avanti per mezzo di 60 viti da 5 tonnellate, le cui madreviti si facevano girare a braccia, tutte contemporaneamente, di un quarto di giro per volta. A questa corrispondeva un avanzamento di 1|8 di pollice (circa 3 millimetri). Per percorrere l'intera distanza di 15 metri si impiegarono sette giorni, e l'operazione riuscì benissimo, senza che si producesse alcuna fenditura.

La chiesa è m. 28 per 48 in pianta, e la sua maggior altezza è 30 metri; il campanile ha 7 metri di lato, ed è alto 68 metri.

Il Canale di Nicaragua. — È noto che quando avvenne la sospensione dei lavori del Canale di Panama, nel 1889, furono subito incominciati quelli del Canale di Nicaragua, al quale erano già acquisite le simpatie degli Americani, e per l'attuazione del quale il Senato di Washington

aveva fino dal 1885 votato, a grande maggioranza, una garanzia d'interessi sulla somma di 350 milioni prevista nel primitivo progetto.

Però la Camera dei rappresentanti degli Stati Uniti non sanzionò in appresso quel voto, limitandosi a deliberare l'invio sul posto di una Commissione ufficiale d'ingegneri, incaricata di fare un rapporto dettagliato sull' attuazione dell' impresa. Ora questa Commissione ha pubblicato un suo primo rapporto, del quale diamo un cenno sommario.

La Commissione osserva prima di tutto che l'entrata del canale a Greytoun è troppo vicina ad un promontorio e bisognerebbe portarla ad un miglio verso est. Questa entrata dovrebbe avere 30 piedi di profondità al disotto delle basse acque e 200 metri di larghezza.

Tra Greytoun e la prima cateratta, il tracciato del canale dovrebbe essere migliorato e contenere delle stazioni di scambio.

La Commissione preferirebbe di rimpiazzare le tre cateratte previste dalla Compagnia sul versante atlantico e di cui la caduta massima raggiungerebbe 40 piedi, con quattro cateratte, la di cui caduta massima non oltrepasserebbe i 28 piedi.

La larghezza del canale navigabile creato nel fiume San Juan dovrà essere almeno di 250 piedi alla superficie invece di 125, come era proposto dalla Compagnia, e andare sino a 300 o 400 piedi nelle curve. Anche la profondità dovrà essere portata da 28 a 30 piedi.

La diga da costruirsi sopra il San Juan, a Ochoa, sarà un lavoro delicatissimo e difficilissimo, sia a causa dell'importanza e impetuosità del fiume, come per la cattiva qualità del suolo di fondazione consistente in sabbia.

La diga progettata dalla Compagnia è del tipo *roch fill*, cioè fatta in parte con bastione di terra e parte in muratura, ma la Commissione pensa che sarà preferibile di cercare un fondo solido e di stabilirvi la diga tutta in muratura.

Il canale che traverserà il lago dovrà avere 300 piedi di larghezza in luogo di 150 previsti dalla Compagnia. Alla sortita del lago, il tracciato dovrà seguire la vallata del rio Lojos Grande, ma non vi è posto per costruire la grande diga della Flor, e parrebbe più facile di portare il canale sopra una delle rive del rio, piuttosto che canalizzare questo.

La Commissione pensa che sarebbe meglio effettuare la discesa del Pacifico con 5 cateratte, invece che con 3, come progettò la Compagnia, affine di ridurre la loro altezza di caduta.

Quanto al punto termine sul Pacifico, la Compagnia crede che si possa portare un poco a sud di quello progettato e che bisognerà molto aumentare l'importanza dei rompiflutti per proteggere l'entrata nel porto di Brito.

La Commissione segnala numerosi studi complementari come indispensabili per permettere di dare un giudizio esatto, e non considera le sue conclusioni che come un'indicazione generale che dovrà essere completata. Per raccogliere i dati, che sono ancora necessari per il progetto definitivo, occorreranno 18 mesi di studi e di osservazioni con una spesa di franchi 1,250,000.

Il rapporto della Commissione contiene il confronto fra il proprio preventivo e quello fatto dalla Compagnia. Essa ha valutato il costo del canale del Nicaragua a 693 milioni di lire, mentre dalla Compagnia concessionaria era stata prevista solo una spesa di 363 milioni di lire.

I bilanci d'Europa nel 1885 e nel 1895. — L'*Economiste européen* pubblica un confronto fra i bilanci dei vari Stati d'Europa nel 1885 e nel 1895, e la percentuale per abitante.

Da questo prospetto risulta che le spese bilanciate dai vari Stati d'Europa erano di 19 miliardi di lire nel 1885 con una media di lire 58 per abitante e toccarono nel 1895 i 23 miliardi con una media di 63 lire per abitante.

È un aumento annuo di 3 miliardi e mezzo.

Gli Stati i cui bilanci hanno maggiormente aumentato sono: la Germania, la Russia, l'Austria-Ungheria e la Francia.

Quattro paesi sopra venti presentano una diminuzione: Spagna, Inghilterra, Italia e Turchia.

Finalmente le 5 nazioni europee che spendono meno per abitante sono: Bulgaria, Serbia, Svizzera, Finlandia e Svezia, le quali hanno speso in media 28 lire per abitante. È vero che sono paesi gravati, tranne la Svezia, di spese militari.

Le cifre rappresentano migliaia di lire.

STATI	Bilanci 1885		Bilanci 1895		Differenza pel 1895	
	Totale	per abitante	Totale	per abitante		
	Lire		Lire		Lire	
Austria-Ungheria . .	2,199,324	58	2,450,363	59	+	251.0
Belgio.	319,403	55	351,572	57	+	32.1
Bulgaria	35,780	12	89,831	27	+	54.1
Danimarca	65,324	33	86,391	39	+	21.0
Francia	3,178,982	83	3,350,529	87	+	171.5
Germarnia	2,954,468	63	4,581,770	89	+	1,627.3
Grecia.	85,252	43	93,035	42	+	7.8
Inghilterra	3,348,320	91	3,255,441	83	—	92.9
Italia	1,707,312	58	1,689,342	54	—	18.0
Lussemburgo . . .	8,187	39	8,837	41	+	0.7
Norvegia.	58,542	32	74,212	37	+	15.7
Paesi Bassi	283,963	66	285,059	59	+	1.1
Portogallo	214,234	45	276,500	54	+	62.3
Rumania	130,038	24	209,800	41	+	79.8
Russia.	3,465,179	40	4,857,512	49	+	1,392.3
Finlandia.	47,025	22	67,635	28	+	20.6
Serbia.	44,236	23	63,623	27	+	19.4
Spagna	897,147	52	738,620	42	—	158.5
Svezia.	108,661	23	130,742	28	+	31.7
Svizzera	45,740	16	79,590	27	+	33.8
Turchia	431,000	»	394,731	»	—	36.3
Totale . . .	19,628,517	58	23,143,135	63	+	3,514.6

Il commercio della Gran Bretagna. — La statistica mensile pubblicata la settimana scorsa dal *Board of Trade*, comprende un'appendice trimestrale che permette di rendersi conto della direzione nella quale si è principalmente manifestata l'espansione del commercio estero del Regno Unito.

Le cifre ivi esposte mostrano che la ripresa commerciale nel secondo semestre 1895 è stata evidente; essa, in ogni modo, è stata importante e, per quanto riguarda le esportazioni, si è manifestata molto prima e piuttosto coi paesi esteri che con le colonie.

Le importazioni fatte dalle colonie britanniche ascesero nell'intero anno 1895 ad una somma di 95,494,000 lire sterline, risultando in aumento di 1,582,000 lire sterline, ossia dell'1.68 0|0 in confronto del 1894. L'Inghilterra ha domandato molte più merci a ciascuna delle sue colonie, eccetto l'India, per la quale vi è stata una diminuzione di 688 mila sterline, ossia del 2 0|0.

La diminuzione subìta dalle esportazioni inglesi verso le colonie è dovuta al grande ribasso degli articoli di cotone spediti alle Indie, il cui valore ha subìto per sè solo una diminuzione di oltre 5 1|2 milioni di sterline.

Il ribasso nel valore dei tessili è stato però compensato dall'aumento di valore dell'esportazione dei metalli, locomotive e macchine. Le esportazioni verso l'Australia hanno avuto un aumento importante dovuto sopratutto ai forti invii di macchine rese necessarie dall'espansione dell'industria mineraria nell'ovest australiano.

Il commercio col Canadà è rimasto stazionario poichè il paese essendo essenzialmente agricolo, non ha potuto fruire tanto quanto altri della ripresa industriale.

L'esportazione verso il sud dell'Africa è aumentata di due milioni di sterline per cagione, anche qui, dell'invio di macchine per l'industria mineraria.

Passando al commercio coi paesi esteri, notiamo che le

importazioni in Inghilterra sono ascese nel 1895 a lire sterline 321,119,000, presentando un aumento di 7 milioni di lire sterline, interamente ottenuto durante il secondo semestre dell'anno.

Tale aumento proviene dall'invio di articoli manifatturieri europei e principalmente francesi. Infatti l'aumento delle importazioni dalla Francia è di 4 milioni di lire sterline, dovuto essenzialmente a maggiori domande di sete francesi.

L'accrescimento delle importazioni russe proviene dal grano; quelle della Svezia e Norvegia dai legnami; della Germania dallo zucchero; della Spagna dal vino e dal minerale di rame.

Si nota per contro una diminuzione di 3 milioni di lire sterline nelle importazioni dagli Stati Uniti. Ma, all'opposto, è appunto verso la Confederazione americana che si è verificato il più grosso aumento delle esportazioni inglesi.

Il miglior cliente dell'Inghilterra tra i paesi europei è la Germania che le ha preso nel 1895 per oltre 20 1|2 milioni di sterline di prodotti; viene in appresso la Francia con quasi 14 milioni di sterline.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Segniamo con un asterisco * le notizie di cui diamo maggiori ragguagli nelle INFORMAZIONI PARTICOLARI, ove sono pubblicate eziandio le *Deliberazioni del Consiglio di Stato* e le *Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici*.

1. — Progetti e preventivi di spese presentati per l'approvazione al R. Ispettorato Generale.

Rete Adriatica. — L. 243,000 * nuovo progetto per lavori di ampliamento della stazione di Piadena, linea Cremona-Mantova;

L. 22,750 * nuova proposta per impianto servizio acqua in stazione di Carnia, linea Udine-Pontebba;

L. 6800 * proposta per lavori nella galleria Pietrafitta, linea Roma-Sulmona;

L. 4100 * proposta per sistemazione di trincee ed altri lavori sulla linea da Zullino a Gallipoli;

L. 2500 * proposta per costruzione di scogliera di difesa lungo la linea Orte-Foligno-Falconara;

L. 1800 * proposta per abbattimento di roccia sulla linea da Zullino a Gallipoli;

Capitolato * d'appalto per provvista di meccanismi fissi per la nuova stazione di Firenze al Campo di Marte;

Contratti * diversi.

Rete Mediterranea. — L. 81,950 * proposta per rifacimento in acciaio di binario fra le stazioni di Chiatona e Ginosa, linea Taranto-Reggio, oltre a L. 191,317.04 per materiale metallico d'armamento;

L. 34,300 * per rifacimento in acciaio di binario fra le stazioni di Taranto e Chiatona, linea Taranto-Reggio, oltre a L. 70,293.97 per materiale metallico d'armamento;

L. 11,100 * progetto di consolidamento di trincea fra le stazioni di Serino ed Avellino, linea Cancello-Avellino;

L. 8600 * progetto per costruzione di muri di chiusura nella stazione di Gallico, linea Reggio-Battipaglia;

L. 8300 * proposta per opere di difesa lungo il torrente Asso, nella linea Montepescali-Asciano;

L. 5500 * preventivo per lavori di riparazione a fabbricati fra le stazioni di Acquino e Maddaloni, linea Roma-Napoli;

L. 3500 * preventivo per consolidamento di frana sulla linea Eboli-Metaponto;

L. 1200 * progetto per lavori diversi al ponticello Morino, linea Taranto-Reggio;

L. 300 * preventivo per trasporto di manubrio di manovra del disco verso Ventimiglia in stazione di Ceriole;

Contratti * diversi.

3. — Gare aperte.

Rete Mediterranea. — Per costruzione muri di chiusura nella stazione di Venafro. Importo L. 10,600. Tempo utile per la presentazione delle offerte fino al 26 marzo corr., ore 10.30;

Per completamento impalcature metalliche del tronco Ornavasso-Domodossola. Importo L. 9600. Tempo utile per la presentazione delle offerte fino al 27 marzo corr., ore 10.30.

4. — Gare aggiudicate.

Rete Adriatica. — Alla Ditta Sani e Gagliardi, di Ancona, venne aggiudicato *provvisoriamente* l'appalto * dei lavori di consolidamento del manufatto al km. 150.279 della linea Bologna-Ancona, col ribasso del 26.70 0|0 sui prezzi di tariffa.

Rete Mediterranea. — Vennero aggiudicati *definitivamente*:

Alla Ditta Mistò Ferdinando di Binago l'appalto lavori di sistemazione scarpate franose fra Porto Valtravaglia e Luino col ribasso del 22.50 0|0 sui prezzi di tariffa;

Alla Ditta Giordano Angelo di Napoli l'appalto lavori di completamento del tronco Prata Pratola-Benevento, col ribasso del 19 0|0 sui prezzi di tariffa.

5. — Contratti stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Mediterranea (seduta del Comitato, 13 marzo). — Colla Ditta Biagi Alfonso di Cava dei Tirreni per appalto lavori di parziale ricostruzione di volto e piedritti nelle gallerie Caprioli e Spina fra Pisciotta e Castrocucco;

Colla Ditta Foti ing. Raimondo e C. di Reggio Calabria per ricostruzione di un muro di difesa dal mare fra la fermata di Amendolea e la stazione di Melito, linea Taranto-Reggio;

Colla Ditta Biagi Alfonso per lavori di consolidamento scarpata sinistra fra le stazioni di Vietri e Salerno;

Colla Ditta Piglione Ermenegildo di Castelalfero per ricostruzione muro di sostegno a sinistra della ferrovia, lungo la linea Castagnole-Asti-Mortara;

Colla Ditta Giordano Angelo per costruzione di un cunettone di guardia a monte con muro contenitore tra le stazioni di Portici e Torre del Greco.

II. — Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Municipio di Pontedera (30 marzo, ore 11, 1ª asta). — Appalto dei lavori per la pavimentazione generale del Corso Vittorio Em. e sistemazione e rinnovazione del lastrico nelle carreggiate e nei marciapiedi delle strade secondarie, ecc. Importo L. 70,250. Cauz. provv. L. 3500. Fatali 20 aprile, ore 11.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Milano (31 marzo, ore 10, unico e definitivo). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla manutenzione dei canali di Paderno e Martesana e della Fossa interna di Milano con le opere lungo l'Adda da Olginate a Groppello a datare dal 1° maggio 1896 al 30 aprile 1905. Importo complessivo L. 446,940. Cauz. provv. L. 10,000.

APPALTI ALL'ESTERO.

Belgio. — *Amministrazione comunale di Huy.* — Sino al 1° novembre 1896 saranno presi in considerazione i progetti che verranno presentati per la creazione di una distribuzione d'acqua in detta città. Un premio di L. 1000 sarà accordato all'autore del progetto da eseguirsi.

— 1° aprile. — Lavori di sterro e costruzione di due ponti sul fossato di cinta, di una doppia posterla in ferro smaltato e acciaio sotto il bastione, di quattro viadotti metallici, di due viadotti metallici provvisori, di muri di sostegno, di acquedotti, di canali, di chiaviche e demolizione di un ponte sul fossato di cintura e della posterla di uscita sotto il bastione di Berchem, in prossimità della stazione di Anvers-Est. I lavori ascendono a Fr. 2,016,185.51.

— Si annunzia prossima un'aggiudicazione per la fornitura di cinque vagoni-cisterna per il trasporto di petrolio e di diversi apparecchi speciali per strade ferrate.

Bulgaria. — *Siftov* (12 maggio). — Progetto per la costruzione di un teatro con sale di lettura e caffè a Siftov. Dei premi di Fr. 1000, 600 e 400 saranno aggiudicati agli autori dei tre migliori progetti.

Francia. — *Pref. di Cavados a Caen.* (25 marzo). — Costruzione di una seconda cateratta e dei suoi approdi all'uscita del canale di Caen al mare. — Importo del lavoro Fr. 1,755,500, dep. Fr. 25,000, cauzione Fr. 50,000.

Spagna. — *Casa concistoriale a Zamora e alla Direz. Gen. dell'Amm.* — (30 marzo). Ministero della Gobernacion a Madrid. Aggiudicazione per l'illuminazione elettrica della città di Zamorra, durata anni 2, cauz. 4000 pesetas.

Egitto. — *Ministero dei Lavori pubblici al Cairo.* — Fino al 15 aprile corr. anno saranno ricevute offerte per la costruzione del nuovo museo di antichità egiziane. Cauzione L. eg. 1000. Per schiarimenti rivolgersi all'Ufficio dei servizi amministrativi al Cairo.

America. — Il Governo argentino è stato autorizzato ad effettuare i lavori del porto di Buenos-Ayres, i quali ascendono a piastre oro 6,400,900 e la costruzione di punti di approdo, i cui lavori ascenddeno a 1,400,000 piastre oro.

III. — Forniture diverse.

Aste.

Laboratorio Pirotecnico — Bologna — (23 marzo, ore 15, unica e def.). — Fornitura di kg. 80,000 di **piombo** in pani a L. 0.36. Cauz. L. 2,880. Consegna a giorni 50.

R. Fonderia — Torino — (28 marzo, ore 9, unica e definitiva). — Fornitura di tonn. 300 di **litantrace** grasso (per caldaie) a lire 35 la tonn. Cauz. L. 1,050. Consegna a giorni 50.

R. Arsenale di Costruzione — Torino — (28 marzo, ore 16, unica e definitiva). — Fornitura di kg. 12,192 di **acciaio** dolce in verghe a L. 0.35. Cauz. L. 427. Consegna a 30 giorni.

— Kg. 10,030 di **ferro** fuso in verghe a L. 0.45. Cauz. L. 452. Consegna a giorni 30.

— Kg. 4,120 ordinario in verghe a L. 0.30; kg. 4,600 scelto a L. 0.35; kg. 1,320 profilato a L. 0.30. Cauz. L. 325. Consegna a giorni 30.

R. Fonderia — Torino — (2 aprile, ore 9, unica e definitiva). — Fornitura di **ottone:** kg. 200 in filo grosso a L. 1.70; kg. 150 in lamiera sottile a L. 1.60; kg. 1,000 in verghe a L. 1.60; kg. 200 profilato a L. 2.80. Cauz. L. 275. Consegna a giorni 40.

Aggiudicazioni.

Ministero della Marina (Contratti a trattativa privata). — Giovanni Ansaldo, Sampierdarena, pezzi di riserva apparato motore, 2° dipart., L. 21,025;

Società Terni, verghe ad angolo, 2° dipart., L. 7,065;

B. Odero, Sestri Ponente, apparato motore da 4,800 cavalli, 2° dipart., L. 568,000:

G. Ansaldo, Sampierdarena, ghiere, Taranto, L. 1,680.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

CONVOCAZIONI.

SOCIETÀ FERROVIARIE, TRAMVIARIE E DI NAVIGAZIONE.

25 marzo. — **Strade Ferrate Secondarie.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 14.30 nei locali della Banca di Torino.

26 marzo. — **Ferrovia Novara-Seregno.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 15 nella sede sociale in Milano.

26 marzo. — **Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde.** — Assemblea generale per le ore 15 nella sede sociale in Roma.

29 marzo. — **Funicolare Como-Brunate.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 9.30 nel Palazzo comunale in Como.

29 marzo. — **Tramways-Omnibus di Palermo.** — Assemblea generale ordinaria nella sede sociale di Palermo.

29 marzo. — **Tramvia Monza-Trezzo-Bergamo.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 13 in Monza.

30 marzo. — **Tramvie Occidentali della città e provincia di Torino.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 15.30 nei locali della Banca di Torino in Torino.

30 marzo. — **Tramvia di Massa.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 15 nella sede sociale in Massa.

30 marzo. — **Ferrovia Modena-Vignola.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 13 nella sede sociale in Milano, piazza Castello, num. 1.

30 marzo. — **Funicolare Genovese.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 14 in Genova.

30 marzo. — **Tramways Orientali di Genova.** — Assemblea ordinaria e straordinaria per le ore 10 nella sede sociale in piazza Manin.

31 marzo. — **Ferrovie Napoletane.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 15.30 nella sede sociale in Napoli.

12 aprile. — **Ferrovia a trazione meccanica da S. Ellero a Sallino** (Vallombrosa). — Assemblea generale ordinaria per le ore 15 nella sede sociale.

SOCIETÀ MINERARIE, METALLURGICHE E CARBONIFERE.

26 marzo. — **Miniere e Fonderie d'antimonio.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 11 nella sede sociale in Genova, via Garibaldi, 5.

BANCHE E SOCIETÀ DIVERSE.

25 marzo. — **Cementi e calci idrauliche in Bergamo.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 12 nella sede sociale in Bergamo.

31 marzo. — **Società Nazionale delle Officine di Savigliano.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 14 nella sede sociale in Torino, via Venti settembre, 40.

ESTRAZIONI E PAGAMENTI.

Ferrovia Mortara-Vigevano. — Dal 20 corrente sarà pagato il vaglia n. 83, quale acconto dividendo 1896, in L. 11.25.

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

			marzo 7	marzo 14
Azioni Ferrovie Biella			L. 475	475
»	»	Mediterranee	» 497	500
»	»	Meridionali	» 652.50	658
»	»	Pinerolo (1ª emiss.)	» 360	360
»	»	» (2ª »)	» 341	341
»	»	Secondarie Sarde	» 302	302
»	»	Sicule	» 588	588
Buoni Ferrovie Meridionali			» 574.50	567.50
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e				
»	»	Sicule *A. B. C. D.*	» 281	282
»	»	Cuneo (2ª emiss.)	» 308	308
»	»	Gottardo 4 °/₀	» 102.30	102.40
»	»	Mediterranee 4 0[0	» 511	506.50
»	»	Meridionali	» 302	303
»	»	Meridionali Austriache	» 391.50	392.50
»	»	Palermo-Marsala-Trapani	» 307.50	305
»	»	» 2ª emiss.	» 304.50	284.50
»	»	Pontebba	» 451	451
»	»	Sarde, serie *A.*	» 291	291
»	»	» serie *B.*	» 288	288
»	»	» 1879	» 293	293
»	»	Savona	» 306	306
»	»	Secondarie Sarde	» 426	426
»	»	Sicule 4 0[0 oro	» 455	457
»	»	Tirreno	» 445	445
»	»	Vittorio Emanuele	» 307.50	308

Avvisi delle Società Ferroviarie

SOCIETÁ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

Società anonima - Sede in Roma.
Capitale L. 20,000,000, interamente versato.

Il 1° aprile p. v. avrà luogo il pagamento della cedola n. 14 delle obbligazioni 4 0[0, emissione 1889, ed il rimborso delle obbligazioni comprese nell'estrazione eseguita il 1° ottobre 1895, come dall'avviso inserito nel n. 3 della *Gazzetta Ufficiale.*

Il pagamento avrà luogo a Palermo presso la Cassa Sociale, a Livorno, Milano, Roma, Torino presso la Banca d'Italia, ed all'Estero presso le Banche indicate sulle obbligazioni stesse.

Roma, 9 marzo 1896.

LA DIREZIONE GENERALE.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA. — 6ª Decade — dal 21 al 29 Febbraio 1896

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Prodotti indiretti	TOTALE	Media dei chilom. esercitati
			PRODOTTI DELLA DECADE.				
1896	809.508 59	40.188 44	243.500 79	954.420 49	11.200 85	2.058.818 66	4.247 00
1895	641.080 64	33.044 16	203.661 25	866.631 10	12.014 82	1.756.431 97	4.215 00
Differenze nel 1896	+ 168.427 95	+ 7.144 28	+ 39.839 54	+ 87.789 39	-- 814 47	+ 302.386 69	+ 32 00
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.				
1896	4.740.038 43	215.214 66	1.720.591 77	6.364.578 12	72.044 55	13.112.462 53	4.247 00
1895	4.091.667 85	188.052 67	1.543.009 69	5.944.886 11	76.855 80	11.844.472 12	4.215 00
Differenze nel 1896	+ 648.370 58	+ 27.161 99	+ 177.582 08	+ 419.687 01	— 4.811 25	+ 1.267.990 41	+ 32 00

RETE COMPLEMENTARE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Prodotti indiretti	TOTALE	Media dei chilom. esercitati
			PRODOTTI DELLA DECADE.				
1896	58.288 25	1.212 60	16.266 24	81.510 33	1.310 10	158.582 52	1.359 88
1895	40.659 51	1.032 73	14.210 44	69.853 11	1.422 21	127.178 00	1.294 68
Differenze nel 1896	+ 17.623 74	+ 179 87	+ 2.055 80	+ 11.657 22	— 112 11	+ 31.404 52	+ 65 20
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.				
1896	851.706 22	7.103 51	107.423 15	554.833 00	8.527 25	1.029.593 13	1.359 88
1895	277.005 36	6.248 37	96.597 72	484.673 90	10.167 05	874.692 40	1.294 68
Differenze nel 1896	+ 74.700 86	+ 855 14	+ 10.825 43	+ 70.159 10	— 1.639 80	+ 154.900 73	+ 65 20

PRODOTTI PER CHILOMETRO DELLE RETI RIUNITE

PRODOTTO DELLA DECADE			PRODOTTO RIASSUNTIVO		
esercizio corrente	esercizio precedente	Differenza nel 1896	dell'anno corrente	dell'anno precedente	Differenza nel 1896
395 48	341 87	+ 53 61	2.522 26	2.308 51	+ 213 75

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

24ª Decade — Dal 21 al 29 Febbraio 1896.

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traffico	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
			PRODOTTI DELLA DECADE					
1896	58 528 00	1.406 00	5.674 00	103.432 00	811 00	169.851 00	616 00	276 00
1895	62.678 00	1.283 00	7.483 00	93.029 00	489 00	164.962 00	616 00	268 00
Differenze nel 1896	— 4.150 00	+ 123 00	— 1.809 00	+ 10.403 00	+ 322 00	+ 4.889 00	»	+ 8 00
			PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1895 AL 29 FEBBRAIO 1896.					
1895-96	2.174.331 00	45.139 00	249.427 00	2.877.952 00	35.764 00	5.382.613 00	616 00	8.738 00
1894-95	2.143.810 00	44.931 00	256.476 00	2.910.581 00	28.804 00	5.384.602 00	616 00	8.741 00
Differenze nel 1896	+ 30.521 00	+ 208 00	— 7.049 00	— 32.629 00	+ 6.960 00	— 1.989 00	»	— 3 00

RETE COMPLEMENTARE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traffico	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
			PRODOTTI DELLA DECADE					
1896	20.975 00	450 00	1.902 00	21.564 00	296 00	45.187 00	484 00	93 00
1895	18.833 00	288 00	1.423 00	11.021 00	51 00	31.616 00	421 00	75 00
Differenze nel 1896	+ 2.142 00	+ 162 00	+ 479 00	+ 10.543 00	+ 245 00	+ 13.571 00	+ 63 00	+ 18 00
			PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1895 AL 29 FEBBRAIO 1896.					
1895-96	817.316 00	12.422 00	61.530 00	520.221 00	5.915 00	1.417.404 00	484 00	2.929 00
1894-95	603.740 00	6.063 00	40.905 00	359.079 00	4.668 00	1.014.455 00	421 00	2.410 00
Differenze nel 1896	+ 213.576 00	+ 6.359 00	+ 20.625 00	+ 161.142 00	+ 1.247 00	+ 402.949 00	+ 63 00	+ 519 00

STRETTO DI MESSINA

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traffico	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
			PRODOTTI DELLA DECADE					
1896	2.216 00	247 00	188 00	448 00	» 00	3.099 00	28 00	135 00
1895	1.110 00	44 00	150 00	281 00	» 00	1.585 00	15 00	106 00
Differenze nel 1896	+ 1.106 00	+ 203 00	+ 38 00	+ 167 00	» 00	+ 1.514 00	+ 8	+ 29 00
			PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1895 AL 29 FEBBRAIO 1896.					
1895-96	72.661 00	3.043 00	5.650 00	11.473 00	» 00	92.827 00	23 00	4.036 00
1894-95	34.746 00	1.762 00	3.725 00	6.411 00	19 00	46.663 00	15 00	3.111 00
Differenze nel 1896	+ 37.915 00	+ 1.281 00	+ 1.925 00	+ 5.062 00	— 19 00	+ 46.164 00	+ 8	+ 925 00

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

Dai punti contro indicati alle stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)		BIGLIETTI SEMPLICI — Londra (1) 1a classe	Londra (1) 2a classe	Parigi (2) 1a classe	Parigi (2) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO — Londra (3) (Diritto di porto compreso) 1a classe	Londra (3) 2a classe	Londra (3) validità	Parigi (4) 1a classe	Parigi (4) 2a classe	Parigi (4) validità
Via Moncenisio											
Torino	via Calais	166 85	116 55	90 75	61 60	254 —	187 85	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni
	via Boulogne	160 25	112 05								
Milano	via Calais	180 90	129 15	104 85	72 25	272 25	199 80	45 giorni	166 35	119 —	30 giorn
	via Boulogne	175 60	124 65								
Venezia	via Calais	—	—	141 75	97 30	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni
	via Boulogne										
Genova	via Calais	187 —	181 —	111 40	76 05	—	—	—	—	—	..
	via Boulogne	180 90	126 50								
Via Genova											
Livorno	via Calais	209 90	147 05	134 30	92 10	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	203 80	142 55								
Firenze	via Calais	217 30	152 25	141 70	97 30	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	211 20	147 75								
Roma	via Calais	249 —	174 40	173 40	119 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	242 90	169 90								
Napoli	via Calais	279 85	196 —	205 60	142 —	478 50	353 95	6 mesi (**)	—	—	—
	via Boulogne	273 75	191 50								
Via Bologna											
Firenze	via Calais	224 60	157 30	149 —	102 35	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	218 50	152 80								
Roma	via Calais	263 85	184 80	188 25	129 85	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	257 75	180 80								
Napoli	via Calais	294 80	206 50	220 60	162 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	288 70	202 —								
Brindisi, Via Napoli	via Calais	325 85	228 20	251 60	174 20	543 25	399 30	6 mesi (*)	—	—	—
	via Boul.	319 75	223 70								
Brindisi, Via Bolog.	via Calais	302 65	211 95	227 05	157 —	525 45	386 80	6 mesi	—	—	—
	via Boul.	296 55	207 45								
Messina, Via Napoli	via Calais	369 25	259 75	295 —	205 80	—	—	—	—	—	—
	via Boul.	363 15	255 25								

OSSERVAZIONI.

BIGLIETTI SEMPLICI.

(1) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta.

Per diritto del bollo fr. 0,10 per i biglietti al disopra di 10 franchi.

(2) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi che valgono per 20 giorni.

BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO.

(3) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta.

(*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capo-stazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia.

(**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto.

(4) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI		1a e 2a CLASSE		(*)	1a e 2a CLASSE (***)		Treno di lusso PENINSULAR-EXPRESS settimanale il venerdì part. da LONDRA (1)
Londres Ch.-Gross	Par.	9 — a.	10 — a.	11 — antim.	8 15 p.		8 15 p.
Londres Victoria	—	9 — a.	Via Folkestone	11 — antim.	8 15 p.		8 15 p.
Douvres	—	10 55 a.		1 — pomer.	10 15 p.		10 15 p.
(ora di Greenwich)	Arr.	12 15 a.		2 20 pomer.	12 10 a.		12 10 p.
Calais-M. (*Buffet*)		*Déjeun.*					
(ora francese)	Par.	12 49 p.		3 — pomer.	1 04 a.		1 » a.
Boulogne-Gare (*Buffet*)	Arr.	1 27 p.	2 18 p.	—	1 49 a.		—
	Par.	1 29 p.	2 23 p.	—	1 51 a.		—
Amiens (*Buffet*)	Arr.	3 04 p.	3 59 p	5 12 pomer.	3 41 a.		3 28 a.
	Par.	3 09 p.	4 04 p.	5 17 pomer.	3 46 a.		3 33 a.
Paris-Nord (*Buffet*)	Arr.	4 45 p.	5 40 p.	7 — pomer.	5 38 a.		Per la grande cintura
		Pranzo					
	Par	*Vagon-restaurant*		7 44 pomer.	6 23 a.		
Paris-Lyon (*Buffet*)	Arr			8 21 pomer.	7 23 a.		
		(B) 1a e 2a classe		1a e 2a classe	1a cl.	1a 2a cl.	
Paris-Lyon (*Buffet*)	Par.	8 55 p.		9 10 p.	9 25 a.	2 15 p.	
Dijon	Arr.	1 51 a.		2 24 a.	2 01 p.	7 13 p.	10 32 a.
Genève	—	»		8 52 a.	11 47 p.	—	—
Aix-les-Bains	—	6 33 a.		7 58 a.	10 45 p.	12 27 a.	3 18 p.
Chambéry	—	6 56 a.		8 31 a.	11 24 p.	12 50 a.	3 40 p.
Modane	—	9 43 a.		1 38 p.		3 37 a.	6 40 p.
Torino (ora dell'Europa centrale (2))	Arr.	2 20 p.		6 40 p.	—	8 10 a.	11 12 p.
Torino	Par	2 40 p.		7 55 p.	—	8 45 a.	
Novara	Arr	4 36 p.		9 51 p.	—	10 42 a.	
Milano	Arr	5 35 p.		11 05 p.	—	11 40 a.	
						1a 2a cl.	
Torino	Par.	2 45 p.		8 10 p.	—	8 40 a.	
Genova	Arr.	6 14 p.		11 21 p.	—	12 » p.	
San-Remo	—	11 22 p.		8 45 a.	—	4 47 p.	
Pisa	—	10 58 p.		4 30 a.	—	4 34 p.	
Firenze	—	12 45 a.		7 30 a.	—	6 54 p.	
Livorno	—	11 39 p.		5 24 a.	—	5 09 p.	
Roma	—	6 34 a.		10 30 a.	—	11 30 p.	
Napoli	—	1 36 p.		6 30 p.	—	7 10 a.	
Brindisi	—	»		»	—	6 20 p.	
Torino	Par.	2 45 p.		7 05 p.	—	8 40 a.	11 20 p.
Alessandria	Arr.	4 18 p.		8 55 p.	—	10 15 a.	12 50 p.
Bologna	—			2 12 a.	—	2 53 p.	5 19 a.
Ancona	—	—		6 52 a.	—	11 10 p.	9 21 a.
Brindisi	—	—		10 17 p.	—	11 » a.	7 50 p.
Firenze	—	—		6 23 a.	—	6 25 p.	
Roma	—	—		12 50 p.	—	11 50 p.	
Napoli	Arr.	—		6 30 p.	—	7 10 a.	

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

RITORNO

STAZIONI		1a e 2a CLASSE	1a e 2a CLASSE		1a e 2a CLASSE	
Napoli. (ora dell'Europa centrale (2)	Par.	7 50 a.	—	—	2 55 p.	
Roma	—	2 30 p.	—	—	11 10 p.	
Firenze	—	9 05 p.	—	—	6 10 a.	
Brindisi	—	6 10 a.	—	—	5 35 p.	
Ancona	—	8 32 p.	—	—	5 35 a	
Bologna	—	1 35 a.	—	—	10 30 a.	
Alessandria	—	6 38 a.	8 33 a.	10 46 a.	5 12 p.	
Torino	Arr.	8 30 a.	10 13 a.	12 30 p.	7 — p.	
Brindisi	Par.	—	—		10 20 a.	
Napoli	—	7 50 a.	2 55 p.		10 45 p.	
Roma	—	3 » p.	8 50 p.	10 17 p.	8 10 a.	
Livorno	—	9 40 p.	»	4 10 a.	1 55 p.	
Firenze	—	8 25 p.	»	»	12 05 p.	
Pisa	—	10 32 p.	2 55 a.	4 47 a.	2 35 p.	
San-Remo	—	6 50 p.	»	3 30 a.	1 48 p.	
Genova	—	2 45 a.	6 35 a.	8 46 a.	7 07 p.	
Torino	Arr.	7 45 a.	10 13 a.	12 30 p.	10 50 p.	
Milano	Par.	1 50 a.	10 40 a.		8 18 p.	
Novara	—	4 30 a.	11 40 a.		9 16 p.	
Torino	Arr.	8 25 a.	1 40 p.		11 10 p.	
Torino	Par.	8 50 a.	2 20 p.		11 25 p.	—
Modane (ora franc.)	—	12 19 p.	5 26 p.		2 21 a.	—
Chambéry	—	3 42 p.	8 14 p.		5 02 a.	—
Aix-les-Bains	—	4 14 p.	8 39 p.		5 27 a.	—
Genève	—	2 46 p.	7 21 p.		4 15 a.	—
Dijon	—	11 20 p.	1 45 a.		11 40 a.	1 12 p.
Paris-Lyon (*Buffet*)	Arr.	4 43 a.	6 50 a.		5 33 p.	5 54 p.
Paris-Lyon (*Buffet*)	Par.	7 25 antim.			6 50 p.	
	Arr.	8 04 antim.			7 49 p.	
Paris-Nord (*Buffet*)		A) 1a, 2a classe	1a 2a cl.	*Déjeun.* 1a 2a cl.	*Pranzo* (**) 1a, 2a, 3	
	Par.	9 — antim.	10 30 a.	11 50 a.	9 — p.	
Amiens (*Buffet*)	Arr.	10 40 antim.	12 06 p.	1 25 p.	10 47 p.	
	Par.	10 45 antim.	12 26 p.	1 30 p.	10 52 p.	
Boulogne-Gare (*Buffet*)	Arr.	12 18 pomer.	2 01 p.	»	12 34 a.	
	Par.	12 20 pomer.	2 04 p.	»	12 36 a.	
(ora francese)	Arr.	1 » pomer.	Via Folkestone	3 41 p.	1 20 a.	
Calais-M. (*Buffet*) (ora di Greenwich)	Par.	1 11 pomer.		3 45 p.	1 30 a.	
Douvres	—	3 05 pomer.		5 45 p.	4 — a.	
Londres Victoria	Arr.	4 50 pomer.		7 30 p.	5 55 a.	
Londres Ch.-Gross	Arr.	4 55 pomer.	6 10 p.	7 35 p.	5 55 a.	

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSERVAZIONI. — *Viaggiatori*. — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende viaggiatori di 3a classe da Parigi per Boulogne, Calais e l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori di 3a classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne. (A) Questo treno non prende i viaggiatori di 2a classe che per Calais e l'Inghilterra. (B) Il treno che parte da Parigi-Lione alle 8.55 pom. non prende a Parigi in 2a classe che i viaggiatori a destinazione oltre Culoz in direzione di Modane e dell'Italia. — *Nota importante*. I treni che partono da Parigi-Nord per Londra alle 9 a. e alle 9 p. e quelli che partono da Londra per Parigi-Nord alle 9 a. e alle 8.15 p., prendono viaggiatori per Boulogne e Boulogne Tintelleries. — *Vetture dirette da Calais verso P.-L.-M.* Una vettura di 1a classe lits-salon va direttamente da Calais a Milano col treno che parte da Calais alle 3 p. e da Parigi-Lione alle 8.55 p. — *Da P.-L.-M. verso Calais*. Una vettura di prima classe lits-salon va direttamente da Milano a Calais col treno partente da Milano alle 10.40 a. e da Parigi-Nord alle 9 a.

TORINO, 1896 — Tip. Lit. CAMILLA E BERTOLERO di NATALE BERTOLERO, Via Ospedale, 18.

G. Pastori Ditta. propr. ...

Anno XXIX. Sabato, 21 Marzo 1896 Num. 12.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

COMMISSIONE PER LO STUDIO
DEI PROVVEDIMENTI NECESSARI A SODDISFARE I BISOGNI DEL TRAFFICO
NEL PORTO DI GENOVA

Relazione della Sotto-Commissione tecnica composta dai signori Comm. ZAINY, Presidente, Comm. CROSA, Com. te CASSANELLO e Comm. OLIVA, incaricata di studiare e proporre le nuove opere occorrenti al Porto di Genova per far fronte all'aumento del Traffico previsto nel ventennio 1893-1913.

PROGETTO DI SISTEMAZIONE ED AMPLIAMENTO DEL PORTO DI GENOVA.

(Continuazione, vedi numero precedente).

III. — **Progetti presentati.** — a) *Progetto Giaccone.* — Ed è appunto in quest'ordine d'idee che il signor Giaccone ha studiato e presentò alla Commissione un suo progetto di massima, composto di una Relazione e di un piano generale, il quale riflette taluni lavori che dovrebbero essere eseguiti nell'interno del Porto attuale per sopperire ai bisogni del primo decennio per l'importo presunto di L. 25 milioni, chiamati lavori del primo periodo, e taluni altri da eseguirsi fuori del Porto per la costruzione di un nuovo bacino esterno compreso nella insenatura formata dal Molo Galliera, Molo Nuovo e Punta della Lanterna da servire per i bisogni del secondo decennio, chiamati lavori del secondo periodo, per un importo presunto di L. 33 milioni; in totale L. 58 milioni.

Tale progetto non è che una parte di altro più vasto, studiato dallo stesso Ingegnere nel 1893, che comprende anche le opere che, a di lui giudizio, dovrebbero eseguirsi per soddisfare i bisogni di un periodo successivo, e consistenti nella costruzione di altro ampio bacino lungo la spiaggia di Sampierdarena, compreso precisamente fra la Punta della Lanterna e la foce del torrente Polcevera. L'ammontare di tale lavoro viene previsto in L. 70 milioni, essendo impertanto di L. 128 milioni il complessivo importo dei lavori dei tre periodi succitati.

b) *Progetto Tortarolo.* — L'onor. signor Tortarolo presentò pure alla Commissione un suo progetto di riordinamento del Porto di Genova consistente in un piano generale ed in un volume di testo a stampa, intitolato: *Norme prevalenti nella organizzazione dei Porti moderni e loro applicazione eventuale al riordinamento del Porto di Genova.*

La pubblicazione però non è completa, arrestandosi là ove tratta dei mezzi di comunicazione fra il Porto e il territorio vicino, mentre manca poi una descrizione speciale delle nuove opere che l'autore propone di eseguire per la trasformazione del Porto stesso.

E quantunque bene si comprenda e chiaramente emerga come le disposizioni indicate nel piano annesso al testo non siano che la rigorosa applicazione delle risultanze dedotte come altrettanti corollari dall'esame e confronto di quanto fu fatto nei più importanti Porti mondiali, tuttavia è da desiderarsi vivamente che una così pregevole pubblicazione venga completata.

c) *Progetto dell'Ufficio Tecnico del Municipio di Genova.* — Altro progetto venne rimesso alla Sotto-Commissione Tecnica per l'ampliamento del Porto studiato negli Uffici Tecnici municipali di Genova.

Diremo, a riguardo del medesimo, non essere altro che la riproduzione di quello del Bacino del Faro, proposto dall'ingegnere Giaccone, coll'unica differenza che, mentre in questo le dighe esterne che formano il Bacino stesso non sono che semplici scogliere di dimensioni abbastanza ridotte, specie quella che forma il lato di ponente, per contro nel progetto municipale tali dighe sono vere calate larghissime (oltre m. 100) munite di binari per operazioni di commercio.

Vedremo più tardi quale influenza avrà tale modificazione nei riguardi economici, e se i vantaggi siano in relazione alla enorme maggiore spesa dell'opera così modificata.

Riassunte impertanto il più succintamente possibile le varie nozioni sulle ristrettezze presenti del Porto; le previsioni sul movimento avvenire, quali risultano dalle varie Relazioni presentate alla Commissione, passeremo ora ad un esame dettagliato delle medesime, onde questo ci serva di guida nello studio delle opere che saranno riconosciuti necessarie per i futuri bisogni del Porto, onde metterlo nelle condizioni di comodità e di economico esercizio, quale si riscontrano nei primari Porti d'Europa, e quali sono

richieste dalla moderna marina mercantile, e vedremo se ed in quale misura nei progetti, di cui è cenno più sopra, siasi tenuto conto delle medesime.

Prima però di proseguire nelle nostre ricerche, crediamo opportuno avvertire che non faremo distinzione alcuna fra opere del primo e del secondo periodo o decennio. Il primo è già inoltrato; le opere, quali esse siano, che saranno riconosciute necessarie per il decennio 1893-1903, non potranno essere incominciate che tardi, giacchè prima che i progetti siano studiati ed approvati e che si entri nel periodo esecutivo passerà del tempo, quantunque facciamo voti che sia il più breve possibile; esigeranno poscia non pochi anni per essere compiute, tenuto anche conto che devesi lavorare arrecando il minimo incaglio al commercio ed alla navigazione; d'altra parte l'incremento del traffico non si verificherà che a misura che si svilupperanno i nuovi mezzi e le nuove comodità, come avvenne anche allorchè si eseguirono le opere recentemente compiute; per cui il fissare un limite tassativo a tutto ciò, pare difficile da un lato, inutile dall'altro; giacchè, finite le opere del primo decennio, già dovremo iniziare quelle del secondo; sarà cioè un seguito di lavori con una suddivisione apparente, ma non reale.

Il meglio quindi si è, a nostro giudizio, considerare i lavori da eseguirsi nel loro complesso; ed una volta fissate le opere che vuolsi eseguire da oggi al 1913, sviluppare la esecuzione dei singoli lavori con quell'ordine che la località, le esigenze della navigazione, del traffico ed i mezzi disponibili indicheranno come il più appropriato per ultimare ogni cosa in tempo opportuno.

IV. — **Calate.** — a) *Sviluppo.* — La Capitaneria del Porto, nelle sue risposte al Questionario, disse che quello di Genova è essenzialmente un Porto di commercio e non di rifugio.

Aggiungeremo che il commercio che vi si esercita è sopratutto di transito, cioè di merci che arrivano da mare destinate all'interno del Paese od a varcare i confini, e di altre che dall'interno giungendo al Porto, prendono il mare per essere trasportate in paesi lontani.

Il commercio locale è, relativamente a quello di transito, assai esiguo, e puossi considerare nella proporzione del 30 per 100 al massimo del totale, come risulta confrontando il movimento complessivo del Porto con quello ferroviario.

Il gran commercio internazionale, che dà il maggior contingente al transito, come carboni, cotoni e materie tessili in genere, granaglie, metalli, macchine, generi coloniali, ecc., viene fatto con grosse navi a vapore, le quali hanno bisogno di compiere le loro operazioni di scarico e carico nel minor tempo e con la minore spesa possibile.

È assioma noto ormai che la nave guadagna quando viaggia, è passiva quando sta ferma; fa d'uopo quindi, se si vuole che un porto sia il preferito per l'approdo dei grossi piroscafi, che esso offra comodità di accosto, economia di scarico e carico. Perciò uno dei bisogni più sentiti in un Porto moderno, e diremmo quasi il principale a cui devesi soddisfare, è quello di un esteso sviluppo di calate accostabili, onde i piroscafi appena entrati trovino subito uno spazio libero ove compiere le loro operazioni. Una volta erano i grandi specchi d'acqua che formavano il maggior pregio di un porto, nei quali i velieri ancorati in andana rimanevano stazionari talvolta interi mesi, sia scaricando la loro merce man mano che si presentava la opportunità di venderla, sia attendendo un carico che giungeva a poche tonnellate per giorno, sia aspettando il tempo propizio per salpare.

Oggi, invece, con la grande navigazione a vapore, che ormai si è interamente o quasi sostituita a quella a vela nel commercio mondiale, e che anche da noi, quantunque più lentamente, va prendendo il sopravvento (come lo dimostrano gli stessi dati statistici presentati dalla Capitaneria del Porto), le calate hanno sostituito lo specchio acqueo. Il grosso piroscafo accostato di fianco, potendo lavorare con due o più boccaporti ed avendo a sua disposizione mezzi meccanici adatti sulle calate, getta a terra in pochissimi giorni il suo carico e se ne va. Questo è quanto chiede, come si disse più sopra, la Navigazione Generale; questo è quanto chiede la Ferrovia per lo scarico dei suoi carboni; questo è quanto chiedono tutte le grandi Compagnie di navigazione, tutti i grossi armatori; questo è l'ideale realizzato in tutti i Porti moderni meglio costituiti e dei quali l'on. Tortarolo ci offre i disegni e le nozioni relative nella sua pregevolissima pubblicazione; questo è quanto dobbiamo procurare al Porto di Genova, se si vuole metterlo in grado di partecipare in giusta misura all'incremento del traffco mondiale, e trarre tutto il profitto della sua felice ubicazione, rispetto ai paesi del centro dell'Europa.

Non è cosa facile il determinare lo sviluppo più conveniente da darsi alle calate di un Porto onde soddisfi in giusta misura ai bisogni del commercio, dipendendo ciò dal genere di operazioni che vi si fanno, dalla qualità della merce che in maggioranza vi accorre e da certe condizioni speciali che si riscontrano in ogni Porto; per Genova il problema da risolvere presenta poi una difficoltà maggiore, che consiste nel dover mantenere la spesa nei limiti più ristretti possibili, giacchè dovendosi ricavare le risorse pecuniarie da una tassa portuale, fa d'uopo che questa sia assai limitata, onde i vantaggi delle maggiori comodità che potransi offrire al commercio coi nuovi lavori, non sia distrutto dalla forte spesa di accosto.

D'altra parte, volendo procedere per analogia con quanto si è fatto e si fa in altri grandi Porti e con quello che esiste oggi nel Porto di Genova, difficilmente si giungerebbe ad un risultato attendibile. Ed invero non parleremo dello stato attuale del nostro maggior Porto, essendo noto a tutti in quali tristissime condizioni si compiono le operazioni commerciali, e se noi volessimo limitarci ad un aumento di calate (per soddisfare al movimento previsto per il 1903 e 1913), nella proporzione odierna ciò significherebbe perpetuare le tristi condizioni dell'oggi, peggiorate dalla maggiore affluenza del domani.

Chi ha veduto anche per una sola volta come si effettua lo scarico sulle calate e ponti del nostro maggior Porto, non può a meno di esser rimasto tristamente impressionato dalla quantità di false manovre che si eseguiscono e che causano sempre una fortissima spesa, spesso danni gravi alla merce e dispersione della stessa. Si è detto e scritto che, qualora si aumentassero o meglio si completassero gli impianti ferroviari sulle calate e ponti attuali e la installazione dei mezzi necessari, la potenzialità del Porto potrebbe essere ancora aumentata; ma nell'asserire ciò, nessuno ha tenuto conto probabilmente della borsa dell'armatore e di quella di chi acquista la merce. Infatti, e specialmente i grossi piroscafi, a cui preme scaricare a qualunque patto, ricorrono a tutti i mezzi quando non riescono ad avere un accosto di fianco per impiegare la grue; quindi vediamo scarico a braccia dal boccaporto di poppa se accostano di punta; scarico nelle chiatte dagli altri boccaporti, dalle quali chiatte si riprende poi la mercanzia per caricarla sui vagoni quando non si deposita a terra per riprenderla una terza volta, e questa dell'accosto di punta è ancora una condizione favorevole, giacchè molti galleggianti, non potendo in certi momenti avere neppur questo, devono andare ad ancorarsi in andana, attendendo il loro turno o scaricare completamente nelle chiatte, se non vogliono o non possono attendere.

Del resto, volendo prendere come base del movimento attuale la densità media del carico o scarico che si effettua per ogni metro lineare di calata o ponte sporgente accostabili per operazioni di commercio nel Porto di Genova, abbiamo già visto che si arriva ad una densità di tonnellate 424 circa, prendendo per base i metri 8091 dati dalla Relazione del Genio Civile; che se invece riduciamo questa cifra alla vera lunghezza utilizzata oggigiorno, e di cui pure si è fatto cenno più sopra, troviamo che la densità media del movimento per metro lineare di banchina accostata si approssima alla cifra di tonn. 535. E questo come quantità media; che se poi ci facciamo a considerare il movi-

mento parziale di talune merci come, ad esempio, i carboni, i quali rappresentano poco meno della metà del carico che entra nel Porto di Genova e che oggi raggiungono la ingente cifra di tonn. 1,438,500, vedremo che lo scarico si fa su di uno sviluppo di 1615 metri lineari di calata, per cui la densità del movimento raggiunge l'elevato coefficiente di tonn. 890 per metro lineare di calata, lavoro di cui non si riscontra l'esempio su così vasta scala in nessun altro Porto.

Le merci varie, complessivamente ascendenti a tonnellate 2.016,900, si muovono sopra uno sviluppo di banchine di 4841 metri lineari, con un rendimento medio di 417 tonnellate per metro lineare di calata all'anno.

I cotoni e i grani non si trovano pure in migliori condizioni del carbone.

Nel Porto di Marsiglia si hanno oggidì metri 13,167 di banchine accostabili che per il movimento, quale risulterebbe oggigiorno di tonn. 5,550,000, quasi tutto formato dal traffico di merci varie, escluso cioè il carbone, corrisponderebbe ad un movimento medio di tonn. 420 circa per metro lineare; ma questo coefficiente lo si trova già forte, per cui fu già deciso un ulteriore ampliamento del Porto onde offrire maggiori comodità che incominciano a mancare.

Non si possono tuttavia a nostro avviso prendere con profitto come termini di paragone le condizioni di Marsiglia, dove, se non mancano affatto, sono però ridotti in quantità minime i carboni e dove essendo minimo il movimento delle merci che vengono rispedite immediatamente per ferrovia, il Porto viene sgombrato meno rapidamente, essendo noto come la maggior parte dei trasporti si effettui coi carri ordinari che hanno accesso su tutte le calate, essendo le merci destinate in massima parte all'esportazione od agli Stabilimenti della città mentre nel Porto di Genova, che deve servire essenzialmente gli Stabilimenti della lontana Valle del Po, il trasporto delle merci deve necessariamente farsi nella massima parte per ferrovia immediatamente dopo lo sbarco, tanto che è noto come la mancanza di carri sulle calate, un ingombro di binari in lontane stazioni che richiedono la merce da Genova, causi subito un ingombro nel Porto.

Perciò il coefficiente di tonn. 420 di merce sbarcata in oggi sulle calate del Porto di Marsiglia e che si trova colà troppo elevato, potrebbe non esserlo per quello di Genova, nel quale la maggior quantità di merce scaricata deve giornalmente trasportarsi per ferrovia al luogo di consumo, lasciando quindi prontamente il posto ad altra.

Se prendiamo ad esaminare altri porti esteri, come quelli di Germania, Trieste, Olanda, Inghilterra, Spagna, troviamo che si passa da un movimento di tonn. 72.10 (porto di Grimsby) a quello di tonn. 757.50 (porto di Sunderland) (Vedi pubblicazione Tortarolo a pag. 240), ciò che rappresenta un movimento medio di tonn. 414 per metro lineare di calata messa a disposizione del commercio, quantità che sarebbe considerata ancora troppo forte, e che si riferisce a traffici di natura ben diversa da quello che si sfoga a Genova.

Questi accenni ci sembrano più che sufficienti a dimostrare quanto sia difficile il risolvere questa parte del problema così importante e vitale.

A noi sembra tuttavia che il metodo semplice e pratico che andiamo ad indicare ci possa condurre ad un risultato abbastanza attendibile, per quanto riguarda il Porto di Genova.

Dalla Relazione dei signori Comandù, Ruggero e Fiorito (a pag. 151) risulta che nell'anno 1893 si ebbe nel Porto di Genova un movimento complessivo di 5,920 navi, con un movimento totale di tonnellate 3,622,560 di stazza netta, ciò che equivale alla stazza media di tonn. 612 per nave, mentre nel 1891 questa non risultò che di tonn. 550; si ebbe quindi un aumento medio annuale di tonn. 21 circa sulla stazza delle navi, aumento che continua e che sembra anzi vada accentuandosi sempre più, come accennammo in principio, e ciò tanto maggiormente in quanto che le navi a vapore e di grossa portata vanno prendendo il sopravvento. Ci sembra impertanto che non sia fuor di luogo il ritenere, che la stazza netta media delle navi che entreranno in porto nell'anno 1913, cioè alla fine del secondo decennio, sarà di tonn. 1,900, quantità alquanto inferiore a quella che risulterebbe, data la progressione osservata nel succitato triennio.

Perciò nell'anno 1913, nel quale è previsto un movimento di merci di tonn. 6,365,000, pari a 1,856 del movimento verificatosi nel 1893 che fu di tonn. 3,430,915, arriveranno nel porto 6,725 navi $\left(= 1{,}856 \times 5920 \times \frac{612}{1000}\right)$ con stazza di tonn. 1,000, anzichè 5920 navi con stazza di tonnellate 612.

Ora dalla Relazione dell'on. Comandù si rileva che le giornate lavorative possono ritenersi per ogni anno in numero di 273, ma questo numero noi lo diminuiremo prudentemente a 270, essendo indotti a credere, da informazioni avute, che il lavoro utile è compiuto in un numero di giornate leggermente inferiore a quello fornito dalla Relazione in parola.

Ciò premesso, essendo, come sopra si è visto, 6,725 il numero delle navi da 1,000 tonnellate di stazza che dovranno entrare nel porto nel 1913, per ogni giorno lavorativo arriveranno un numero di navi uguale a $\frac{6725}{270} = 24{,}90$; e siccome nei mesi in cui il lavoro è massimo, questo supera di circa il 20 0|0 la media normale, come lo mostrano i dati forniti a pag. 262 della Relazione succitata, dai quali si è dedotta una media per la detta eccedenza relativa ai tre anni 1891-92-93, così potremo ritenere che durante questi massimi giungeranno nel porto per ogni giorno un numero di circa 29.50 navi.

Ma dai dati statistici contenuti nella Relazione dell'onorevole Comandù, opportunamente studiati, si può anche indirettamente dedurre che ogni nave della stazza di 1,000 tonnellate, pari appunto a quella prevista pel 1913, abbisognerà di restare accostata di fianco giorni 5.50 (1) per completare le proprie operazioni commerciali; e quindi ne consegue che nei mesi di maggior lavoro per l'anno 1913 si dovranno prevedere contemporaneamente accostate di fianco un numero di navi eguale a 162 $(= 29.50 \times 5.50)$.

Ora si sa che navi da 1,000 tonnellate di stazza netta misurano una lunghezza fra le perpendicolari di 73 metri e che fra l'una e l'altra per tener conto delle sporgenze della poppa e della prua, talora munite di bompresso e di un certo spazio di rispetto fra nave e nave occorre uno spazio di almeno 15 metri, e quindi per l'accosto contemporaneo di 163 navi occorreranno in totale non meno di 14,300 metri lineari di sponda utile.

---

(1) Dalla Relazione Comandù risulta che alle navi avvicinate di fianco alle banchine sono riservati 27 accosti con uno sviluppo di sponda pari a ml. 2,430, mentre alle navi ormeggiate di punta sono riservati 51 accosti con ml. 1,740 di sponda. Essendo ammesso che dalle navi accostate di punta non si effettua che uno scarico pari al 40 0|0 di quello possibile a farsi da una nave accostata di fianco alla banchina, ne consegue che la merce sbarcata dalle 51 navi di punta eguaglia in quantità quella che si potrebbe sbarcare da 20.40 navi accostate di fianco.

Dunque lo scarico che giornalmente si effettua dalle navi accostate può uguagliarsi a quello di 47.40 $(= 20.40 + 27.00)$ navi ormeggiate di fianco, dal che consegue che dalle navi accostate di fianco si sbarca il 0.57 $\left(= \frac{27}{47.40}\right)$ della merce in arrivo al porto.

Dalla stessa Relazione Comandù risulta che nel 1893 si accostarono alle banchine del porto 2,300 navi scaricando 2,280,800 tonnellate di merce, pari a 992 tonnellate per ogni nave. Di queste merci, tonn. 1,300,000 $(= 0.57 \times 2{,}280{,}800)$ corrispondenti al carico di 1,314 navi, passarono alla calata da navi accostate di fianco.

Ma le navi accostate di fianco essendo limitate a 27 nel porto e le giornate lavorative essendo in numero di 270 all'anno, ne consegue che la sosta media delle navi accostate di fianco non può superare il numero di giornate di:

$$5.50 \left(= \frac{270 \times 27}{1314}\right).$$

Lo spazio di 88 metri, qui previsto necessario per ogni nave, non può essere considerato eccessivo se si osserva che, stando ai dati della già citata Relazione dell'on. Comandù, oggi esistono 27 accosti di fianco sopra 2420 metri di calata per navi di 612 tonn., e quindi lunghe soltanto 62 metri, di modo che ogni nave viene ad occupare circa 89.70 metri lineari, ossia vi è maggiore perdita di spazio fra nave e nave, ciò che è dovuto in gran parte al frastagliamento delle banchine d'approdo, inconveniente che sarà evitato coi lunghi moli progettati.

Con lo sviluppo di metri lineari 14,300 di calate così calcolato, tutte indistintamente le navi che entreranno nel porto alla fine del secondo decennio, potranno trovare il loro comodo accosto di fianco, che è la condizione oggi richiesta dai bisogni della marina, e che trovasi realizzata nei porti moderni ben sistemati.

Se dividiamo ora il movimento medio previsto nel 1913 in tonn. 6,365,000 per la lunghezza di calate suaccennate, si avrà un movimento medio corrispondente a tonn. 444 circa per metri lineari di calata accostabile.

Non rappresenta al certo questa media un'eccessiva comodità; tuttavia è di assai inferiore al movimento attuale del nostro porto, e si discosta poco da quella di Marsiglia, col vantaggio in nostro favore che, avendo i due terzi del nostro commercio destinati all'immediata esportazione, possiamo permetterci una maggiore condensazione di lavoro che non altrove, non solo; ma con l'altra circostanza favorevole, che quando si aumenti la potenzialità dei mezzi meccanici di sbarco, noi potremo avere comodità molto maggiori di quelle sovracitate.

Dimostreremo in seguito, parlando della specializzazione nell'uso delle calate, come la suddetta quantità di tonn. 444 per metro lineare di banchina accostabile provveda in modo conveniente alla necessità dell'avvenire, tenuto conto anche di quelle merci per le quali il trasporto viene effettuato con grossi piroscafi, che frequentano il Porto di Genova, alcuni dei quali superano già oggidì le 4000 tonnellate di carico.

Sarebbe però errore grave, a nostro avviso, l'aumentare di troppo questo coefficiente di lavoro sulle calate, togliendo quell'elasticità che è indispensabile per far fronte agli eventuali maggiori incrementi ed a quelle circostanze impreveduto, che potrebbero apportare una perturbazione nel regolare funzionamento del porto, quando mancasse lo spazio per farvi fronte.

Un'altra considerazione ci spinse ad accettare questo coefficiente di rendimento più basso di quello che ora si ottiene dai 6456 ml. di calata utile e che fu determinato in tonnellate 535. Sulla lunghezza di sponda occupata da una nave lunga mediamente 7 volte la larghezza, come è il caso delle navi da carico, si possono accostare comodamente di punta 3,5 navi, dalle quali si opera uno scarico pari a (0,40×3,5=) 1,40 di quello effettuato da una nave, essendo generalmente ammesso che da una nave accostata di punta si può scaricare circa il 40 0/0 di quanto si scarica con l'accosto di fianco. Avendosi nel porto attuale 4036 metri lineari di sponda usati dagli accosti per punta, potremo riguardarli equivalenti a 5650 (=1,40×4036) ml. di calata accostata di fianco: aggiungendo a questi anche i 2420 ml. riservati ai 27 accosti di fianco, dei quali più sopra si è fatto cenno, avremo uno sviluppo fittizio di banchine accostate di fianco pari a 8070 ml., dalle quali si smaltirà il movimento attuale di tonn. 3,430,915, con un rendimento annuo di tonn. 425 per ml.

Sono impertanto 7844 (=14300−6456) metri lineari di calata utile che fa d'uopo aggiungere ai m. 6,456 oggi utilizzabili, se si vuole che il porto funzioni regolarmente, senza eccedere nella spesa oltre lo stretto necessario.

(*Continua*).

INFORMAZIONI PARTICOLARI
DEL *MONITORE*

I progetti di legge del Ministro dei Lavori Pubblici.

Il Ministro dei Lavori Pubblici, on. Perazzi, ha trasmesso al Ministro del Tesoro i progetti di legge preparati dal suo predecessore, on. Saracco, e che sono i seguenti:

a) Assegno di fondi per opere stradali, nazionali e provinciali, già comprese negli stati di previsione;

b) Convenzioni colle Società Adriatica e Mediterranea per l'ultimazione di tre linee ferroviarie nelle provincie del Mezzogiorno;

c) Provvedimenti per le Casse Pensioni e di Soccorso dei ferrovieri;

d) Disposizioni riguardanti le ferrovie in esercizio;

e) Facoltà di trattare colla Società Veneta per la concessione temporanea dell'esercizio di alcune linee ferroviarie;

f) Opere urgenti per la conservazione del porto di Licata;

g) Altri progetti di minor conto.

Dopo l'esame del Ministro del Tesoro, si delibererà se debbono essere presentati integralmente al Parlamento.

><

Conferenza per la statistica dimostrativa del traffico.

Ci consta che quanto prima deve aver luogo una conferenza fra Delegati del R. Ispettorato generale delle Strade Ferrate e delle principali Amministrazioni ferroviarie allo scopo di stabilire i criteri da seguirsi nella compilazione della statistica dimostrativa dell'intensità del traffico di alcuni prodotti, e per la revisione del formulario generale.

><

Conferenza per il servizio nella stazione di Reggio Calabria.

Il giorno 18 del corrente mese ebbe luogo in Reggio di Calabria una conferenza fra Delegati del R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate e delle Amministrazioni ferroviarie del Mediterraneo e della Sicilia allo scopo di avvisare su quanto riguarda il servizio da farsi nella stazione di Reggio-Porto colla attivazione degli approdi dei *ferry-boats*.

><

Ferrovie della Sardegna.
(*Progetto di lavori*).

La Direzione dell'esercizio per le Strade Ferrate Secondarie della Sardegna ha presentato alla approvazione governativa due progetti, riguardanti: il primo l'ampliamento e la sistemazione della stazione di Macomer; e il secondo l'ampliamento della stazione di Tirso, posta al l'incontro delle linee da Macomer a Nuoro e da Chilivani a Tirso.

><

Ferrovia Modena-Mantova.
(*Progetto di lavori di consolidamento*).

La Direzione generale per le Strade Ferrate Meridionali ha sottoposto alla approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici il progetto dei lavori occorrenti per il consolidamento della scarpa destra del rilevato ferroviario dal km. 21.109 al km. 25.083 della linea Modena-Mantova, e cioè fra le stazioni di Rolo Novi e di Carpi. La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 69,300. Si propone di provvedere all'esecuzione delle opere in economia, fatta eccezione per la fornitura della ghiaia naturale e vagliata, da cedersi in appalto mediante licitazione privata.

><

Modificazioni ai binari esistenti in Piazza Caricamento a Genova.

La Direzione generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha sottoposto all'approvazione governativa lo schema di una convenzione da stipularsi fra l'Amministrazione ferroviaria e la Camera di Commercio ed Arti di Genova per modificazioni da farsi ai binari tronchi esistenti in stazione di Piazza Caricamento, in dipendenza della costruzione di un fabbricato per la sezione Doganale di Deposito Franco.

><

Ferrovie del Mediterraneo.

(*Gare aperte*).

Il giorno 25 del corrente mese, in Milano, presso la Direzione generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo avrà luogo il dissuggellamento delle schede di offerta delle Ditte state invitate a concorrere alla gara per l'appalto dei lavori di costruzione di un magazzino merci e per l'ampliamento del piazzale della stazione di Cherasco.

La stessa Direzione della Mediterranea ha indette per i giorni 25, 26 andante le licitazioni private per la fornitura dei seguenti materiali:

25 marzo:

N. 12 carrozze di 3ª classe, con ritirata, serie C (FCR);
N. 18 carrozze di 3ª classe, ordinarie, serie CFC e CC;
N. 50 carri coperti per trasporto merci, della portata di 12 tonnellate, serie HFC e HC;
N. 49 carri scoperti per trasporto merci, della portata di 16 tonnellate, serie LF e L;
N. 1 carro piatto a due carrelli per trasporto massi della portata di 40 tonn., serie PPPF.

26 marzo:

N. 240 assi montati, classe 28, per carrozze e carri;
N. 102 assi montati, classe 30, per carrozze e carri;
N. 280 molle di sospensione a balestra per carrozze;
N. 404 molle di sospensione a balestra per carri;
N. 851 molle a spira di trazione e repulsione per carrozze e carri.

Per i veicoli sono invitate soltanto le solite Ditte nazionali.

(*Gare aggiudicate*).

Il giorno 11 del corrente mese, presso la medesima Direzione, in Milano, ebbe luogo la gara per l'appalto mediante licitazione privata dei lavori d'impianto di una scogliera al Volturno, dal km. 9.743 al km. 10.093, fra le stazioni di Presenzano e di Sesto Campano, lungo la ferrovia da Roma a Napoli. Alla gara vennero invitate N. 22 Ditte; ma le concorrenti furono soltanto 13. Rimase aggiudicataria provvisoria la Ditta De Luca Antonio di Cassino, col ribasso del 20.05 0[0 sui prezzi della tariffa.

><

Le modificazioni alla tassa sui trasporti viaggiatori e l'Unione delle Ferrovie d'interesse locale.

Il Comitato dell'Unione delle Ferrovie italiane d'interesse locale, sedente in Milano, venuto a cognizione che in occasione dei provvedimenti per il riordino delle Casse di previdenza del personale delle grandi Reti ferroviarie si intende apportare qualche modificazione alla tassa di bollo sui trasporti ferroviari, ha rinnovata la domanda, già altre volte avanzata, onde alla attuale tassa di bollo sui biglietti dei viaggiatori si abbia a sostituire una aliquota in aumento alla tassa erariale sui trasporti. Quest'ultima, essendo proporzionale all'importo dei biglietti, non viene sulla proposta aliquota a gravare, come l'attuale fissa di bollo, eccessivamente sui brevi percorsi, nè a pesare in modo doppiamente sproporzionato ed ingiusto sulle classi meno abbienti, le quali ora vengono a pagare in maggior misura delle classi più agiate, sia per rapporto al prezzo unitario del percorso, sia per rispetto alla lunghezza del percorso medesimo, essendo esse che danno il maggior contingente nei viaggi più brevi. Il predetto Comitato fa osservare che nessuna altra tassa, all'infuori di quella proporzionale sui trasporti, potrebbe conseguire lo scopo cui il Governo mira, cioè di assicurare un gettito sicuro, perchè qualunque modificazione alla spesa di trasporto (e nella spesa vanno computate anche le tasse sotto qualsiasi forma ed in qualsivoglia misura sieno applicate) dà luogo a spostamenti nelle proporzioni fra le varie classi dei viaggiatori e nei rapporti fra le lunghezze dei percorsi. Quindi una tassa che nei preventivi fosse basata su tali proporzioni, o che nella sua applicazione potesse subirne l'influenza, anche solo indirettamente, potrebbe dar luogo a delusioni nella sua applicazione pratica.

Essendo invece assai facile il determinare il rapporto che in oggi sussiste fra l'importo complesso della tassa di bollo sui biglietti dei viaggiatori ed il prodotto complessivo del trasporto dei viaggiatori sulle ferrovie italiane, si è certi che, aumentando la tassa percentuale sui trasporti viaggiatori, già devoluta all'orario, di una quota uguale alla percentuale sopra accennata corrispondente alla tassa di bollo sui biglietti, nessun danno potrà derivare all'erario stesso. Il Governo ne trarrebbe inoltre il vantaggio di una semplificazione tributaria non indifferente.

Nei rapporti poi delle Amministrazioni ferroviarie, un lieve aumento nella tassa proporzionale sui trasporti viaggiatori, in sostituzione alla attuale tassa di bollo sui biglietti, avrebbe il vantaggio, come per il Governo, di una semplificazione amministrativa e permetterebbe di sviluppare con opportune tariffe i trasporti a breve distanza, locchè non è possibile finchè questi siano aggravati di una tassa che, sui percorsi di 2 o 3 chilometri, aumenta più del 30 0[0 il prezzo del trasporto.

Alle considerazioni sopra esposte ed a conferma della opportunità di modificare l'attuale tassa di bollo sui biglietti, il prefato Comitato ha fatto osservare che già altri Stati, come l'Austria e la Rumenia, ove pur vigeva la tassa fissa di bollo, nell'intento di sviluppare le ferrovie di interesse locale, abrogarono, in occasione delle leggi ferroviarie, la tassa fissa di bollo per sostituirvi una tenue tassa proporzionale sui trasporti.

><

Nuove costruzioni dell'Adriatica.

(*Stato dei lavori al 1° gennaio 1896*).

I. — Linea Lecco-Colico (In esercizio).

Continuano i lavori di completamento e sistemazione della linea.

II. — Linea Rocchetta Melfi-Potenza.

Tronco Rocchetta-Rionero (In esercizio). — Si lavora continuamente in opere di sistemazione e consolidamento.

Tronco Rionero-Potenza. — a) Movimenti di materie. — Parte eseguita in rialzo m³ 302,830; in iscavo m³ 271,780. Totale m³ 574,610. Parte da eseguirsi: in rialzo m³ 51.156: in iscavo m³ 343.234. Totale m³ 394,390. Movimento complessivo m³ 969,000. Si sono iniziati nel mese i lotti 27 e 30. Il lavoro fatto corrisponde a 60[100 del totale, coll'aumento di 2[100 sul quantitativo del mese precedente.

b) Opere d'arte. — Non si è lavorato nel mese che

alla platea d'un acquedotto, onde rimangono i risultati del mese scorso, cioè: 67 opere ultimate, 20 in corso di costruzione, 59 da iniziarsi, con la percentuale di 66[100 del lavoro totale.

c) Gallerie. — Sono ultimate le gallerie Ripacandida, Giardiniera, Appennino e Branca; della lunghezza complessiva di m. 4111. Trovansi poi in corso di costruzione le gallerie: Quattrocchi, Pietracolpa, Viggiani e S. Maria. Non ancora iniziate altre 8 gallerie, della lunghezza complessiva di metri 1384. Il lavoro fatto corrisponde a 63[100 del totale, coll'aumento di 1[100 sul quantitativo del mese scorso.

d) Stazioni. — Nel mese non si è lavorato ai fabbricati: restano perciò i risultati del mese precedente, cioè le stazioni di Acerenza e Avigliano e la fermata di Forenza; in corso di costruzione i fabbricati della stazione di Lagopesole. Non ancora iniziati quelli della fermata di Castel di Lagopesole e della stazione di Potenza Superiore. Il lavoro fatto rimane di 81[100 del totale.

e) Case cantoniere. — Nel mese non si è ancora lavorato; si riportano quindi i quantitativi del mese scorso, cioè: 33 case ultimate, 4 in corso di costruzione, 4 da iniziarsi; lavoro fatto 89[100 del totale.

f) Passaggi a livello. — Come il mese scorso 60[100.

g) Opere di consolidamento. — Ultimate 40, in corso di esecuzione 18.

h) Armamento: Parte fatta: Massicciata, 1° strato ml. 10,407: Massicciata, 2° strato ml. 1915. Posa ml. 2755.

III. — Linea Rocchetta Melfi-Gioia (In esercizio).

IV. — Linea Sulmona-Isernia.

Tronco Sulmona-Cansano (In esercizio).

Tronco Cansano-Isernia. — a) Movimenti di materie. — Parte eseguita: in rialzo m³ 1,237,447: in iscavo m³ 830,953. Totale m³ 2,068,400. Parte da eseguirsi: in rialzo m³ 232,558; in iscavo m³ 113,852. Totale m³ 346,410. Movimento complessivo m³ 2,414,810. Non essendosi eseguiti nel mese che 4500 metri di rialzo e 250 m. di scavo, si ritiene la percentuale del mese scorso 86[100.

b) Opere d'arte. — Non si è lavorato nel mese ad alcuna opera d'arte; si ripetono quindi i quantitativi del mese scorso, cioè: opere ultimate 223, 69 in corso di costruzione, 42 da iniziarsi. Lavoro eseguito 83[100 del totale.

c) Gallerie. — Ultimate 30 gallerie, della lunghezza complessiva di m. 18,984 (comprese le parti di gallerie artificiali in m. 458), e 8, della lunghezza complessiva di m. 1739 + 127 = 1866, sono in corso di costruzione. Di queste si possono considerare eseguiti ml. 1400 circa. Il lavoro fatto corrisponde a 97[100 del totale, con l'aumento di 1[100 sul lavoro del mese precedente.

d) Stazioni. — Non si è lavorato. Parte eseguita 69[100 del totale, come il mese scorso.

e) Case cantoniere. — Non si è lavorato. Parte eseguita nei mesi precedenti 89[100 del totale.

f) Passaggi a livello. — Eseguiti per 55[100 come il mese scorso.

g) Opere di consolidamento. — Non si è lavorato. Ultimate 72, in corso di costruzione 4, come nel mese scorso.

h) Armamento. — Parte eseguita: Massicciata, 1° strato ml. 46,267. Massicciata, 2° strato ml. 21,106. Posa ml. 26,500.

V. — Linea Barletta-Spinazzola.

(Aperta all'esercizio il 25 luglio 1895).

><

Biglietti circolari sulle ferrovie Sicule.

La Direzione generale delle Strade Ferrate della Sicilia ha ultimato lo studio per la istituzione di biglietti circolari con itinerario combinato, e quanto prima presenterà completa e concreta proposta su tale riguardo.

><

Ferrovie della Sicilia.

(*Progetti, preventivi, ecc. presentati all'approvazione governativa*).

La Direzione generale per le Strade Ferrate della Sicilia ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici:

1. La proposta per la rimozione di una piattaforma di m. 5.50 dalla stazione di Capo d'Orlando e per l'impianto della stessa e di un tratto di binario ortogonale in quella di Patti, lungo la ferrovia *Messina-Patti-Cerda*. La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 1605.75;

2. La proposta per lo spostamento del disco girevole verso Siracusa nella stazione di Lentini, lungo la ferrovia *Messina-Catania-Siracusa*. Spesa preventivata L. 842;

3. La proposta per l'impianto della illuminazione elettrica del piazzale interno e locali coperti della *stazione di Catania*. Spesa preventivata L. 29,450;

4. Proposta per la esecuzione di due briglie ai chilometri 173.417 e 173.381.50 e per la costruzione di un cunettone in muratura fra i chilometri 173.178.50 e 173.158.50 da Palermo, della linea *Bicocca-Caldare*. Spesa prevista L. 1000;

5. La proposta di sistemazione della scarpata a monte della trincea avanti il piazzale esterno della stazione di Santa Caterina, lungo la linea *Bicocca-Caltanissetta-Canicattì-Caldare*, con annesso preventivo di spesa di lire 1742.80.

><

Ferrovie del Mediterraneo.

(*Progetti, preventivi, ecc., presentati all'approvazione governativa*).

L'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha sottoposto alla approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici:

1. La proposta per la costruzione di tre forni da pane alle case cantoniere ai km. 14.355, 17.847 e 19.242, della linea *Caianello-Isernia*, fra le stazioni di Sesto Campano e di Venafro. La spesa all'uopo preventivata ascende a L. 1300;

2. La proposta di rimozione di alcuni massi pericolanti e di consolidamento di altri alla sommità del monte Cocuzzo, al km. 31.230 della linea *Reggio-Castrocucco*, tra le stazioni di Favazzina e di Bagnara;

3. La proposta per la sostituzione di cancelli in ferro alle catene di chiusura dei passaggi a livello ai chilometri 234-609 e 235.203, presso la stazione di Cotrone, nella linea *Taranto-Reggio*. Spesa L. 1060.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato, in sue recenti adunanze, ha dato il suo parere sui seguenti affari riguardanti il servizio delle Strade Ferrate:

1. Su di un progetto di atto di sottomissione della Impresa Raffaelli in relazione alle variazioni riconosciute necessarie nei lavori di imbrigliamento e di rimboschimento del torrente Piazzi e de' suoi affluenti, superior-

mente alla ferrovia Catanzaro-Santa Eufemia, allo scopo di garantire la ferrovia stessa e l'abitato di Nicastro;

2. Circa la applicabilità della multa contrattuale a carico della Ditta Opessi per ritardata consegna di bilancie a ponte bilico a rotaia continua, fornite per le stazioni ferroviarie di Brescia e di Faenza;

3. Circa un progetto di componimento concordato colla Impresa Calvi per un compenso extra-contrattuale da essa domandato in relazione ai lavori di costruzione di una galleria artificiale fra i km. 193.486 e 193.516 della linea da Eboli a Metaponto;

4. Sugli atti di collaudo e di liquidazione finale dei lavori eseguiti dalla Impresa Oreste Lori per la costruzione del tronco da Fognano a Marradi nella ferrovia Faenza-Firenze.

Il Consiglio di Stato ha inoltre manifestato l'avviso:

a) Che anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità possa essere approvato un progetto della Direzione generale delle Ferrovie della Sicilia, per la esecuzione di lavori di ampliamento della stazione di Acireale, lungo la linea Messina-Siracusa. La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 41,260.75; e per il compimento delle opere è assegnato il termine di due anni;

b) Che possa essere approvato un progetto compilato dalla Direzione generale per le Strade Ferrate del Mediterraneo relativo a lavori di consolidamento della frana ai km. 6.250-6.333, fra le stazioni di Sicignano e di Galdo nella linea da Sicignano a Castrocucco, con annesso preventivo di spesa di L. 9500;

c) Che anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le espropriazioni si possa approvare un progetto della Mediterranea riguardante la esecuzione di lavori di ampliamento della stazione di Milano Porta Ticinese per i quali è preventivata la spesa di L. 51,000, oltre il valore del materiale metallico d'armamento;

d) Che si possa approvare un progetto della Direzione generale per le Strade Ferrate della Sicilia, riguardante lavori di sistemazione del fosso che conduce le acque dal ponticello ferroviario, della luce di m. 1.50, al km. 30.455 della linea Palermo-Porto Empedocle, a quello della strada provinciale. La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 1350.25.

><

Strade Ferrate Secondarie.

Prospetto dei prodotti del traffico, ottenuti nei primi sette mesi dell'esercizio finanziario corrente, in confronto di quelli avutisi nel corrispondente periodo dell'esercizio precedente:

Indicazione delle linee	Primo semestre 1895-96	1894-95	Differenza
Napoli-Nola-Baiano	212,252	215,145	— 2,893
Basaluzzo-Frugarolo	5,806	5,577	+ 229
Torino-Rivoli . .	89,915	93,745	— 3,830
Napoli-Pozzuoli-Cuma . . .	188,781	202,021	— 13,240
Torino-Ciriè-Lanzo	335,135	333,614	+ 1,521
Padova-Montebelluna	88,800	91,730	— 2,930
Conegliano - Vittorio . . .	51,100	52,935	— 1,835
Arezzo-Stia . .	81,500	85,028	— 3,528
Vicenza-Treviso e Padova-Bassano	446,000	455,460	— 9,460
Bologna-Portomaggiore . .	176,800	173,664	+ 3,136
Sassuolo-Modena-Mirand.-Finale	197,137	194,719	+ 2,418
Ferrovie Economiche Biellesi. .	126,465	114,692	+ 11,773
Settimo-Rivarolo-Castellamonte .	246,501	233,175	+ 13,326
Parma-Suzzara .	95,100	94,505	+ 595
Vicenza-Schio . .	218,300	218,930	— 630
Torre-Arsiero . .	93,020	100,117	— 7,097
Cividale-Portogruaro . . .	134,500	152,294	— 17,794
Santhià-Biella .	418,056	412,503	+ 5,553
Ferr. e Navig. del Lago di Lugano	48,644	48,557	+ 87
Novara-Seregno .	312,040	282,211	+ 29,829
Ferr. Nord-Milano	1,569,140	1,498,471	+ 70,669
Fossano-Mondovì .	23,100	22,551	+ 549
Poggibonsi-Colle .	33,027	29,470	+ 3,557
Ferrovie di Reggio dell'Emilia . .	164,704	134,328	+ 30,376
Bergamo - Ponte della Selva .	199,024	168,019	+ 31,005
Suzzara-Ferrara .	191,194	177,148	+ 13,946
Arezzo-Fossato .	183,131	176,775	+ 6,356
Reali Sarde . .	956,153	950,813	+ 5,340

><

Per l'acceleramento dei treni sulla linea Sibari-Cosenza.

Ci informano da Cosenza che le Amministrazioni comunale e provinciale di quella città e Provincia, in vista delle migliorate condizioni dell'armamento della linea Sibari-Cosenza, hanno fatto voti al Ministero dei Lavori Pubblici, affinchè venga disposto un acceleramento dei treni sulla linea medesima, in guisa che questi meglio corrispondano ai bisogni del traffico.

><

Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ed il Comitato Superiore delle Strade Ferrate hanno dato parere sui seguenti affari ferroviari:

Progetto per la sistemazione dei tetti delle stazioni e delle case cantoniere, lungo il tronco ferroviario Casarsa-Spilimbergo;

Progetto per la costruzione di una tettoia sul piano caricatore della stazione d'Isola Liri, nella linea Avezzano-Roccasecca;

Progetto per l'ampliamento del deposito combustibile della stazione di Leonforte;

Proposta per la provvista di materiali metallici d'armamento per rifacimento di binari sulla rete Mediterranea;

Progetto pel consolidamento della trincea Fontana nella linea Faenza-Firenze;

Progetto per la sottomurazione di una parte del muro di cinta della stazione di Bianconovo;

Liquidazione finale dei lavori eseguiti dall'Impresa Corvino pel consolidamento della trincea fra i chilometri 64.902 e 64.939 della linea Battipaglia-Castrocucco.

COMMISSIONE

PER LO STUDIO DEI PROVVEDIMENTI OCCORRENTI AL

PORTO DI GENOVA

STATO ATTUALE E PROGETTI D'AMPLIAMENTO

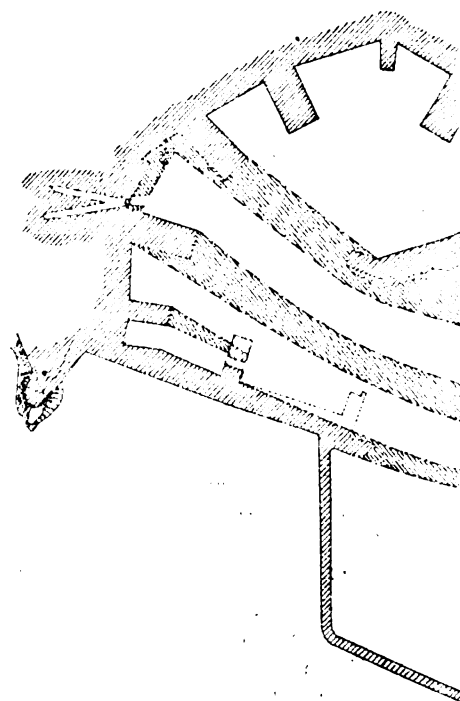
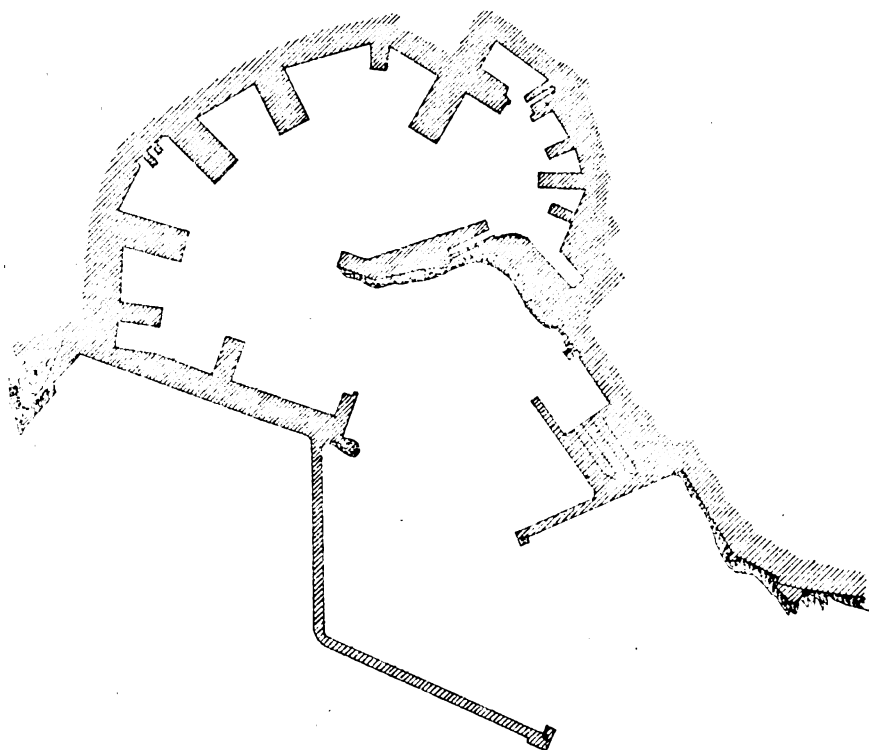
ESAMINATI DALLA SOTTO-COMMISSIONE COMPOSTA DAI SIG.RI

Comm. ZAINY - Comm. OLIVA - Com.te CASSANELLO - Comm. CROSA

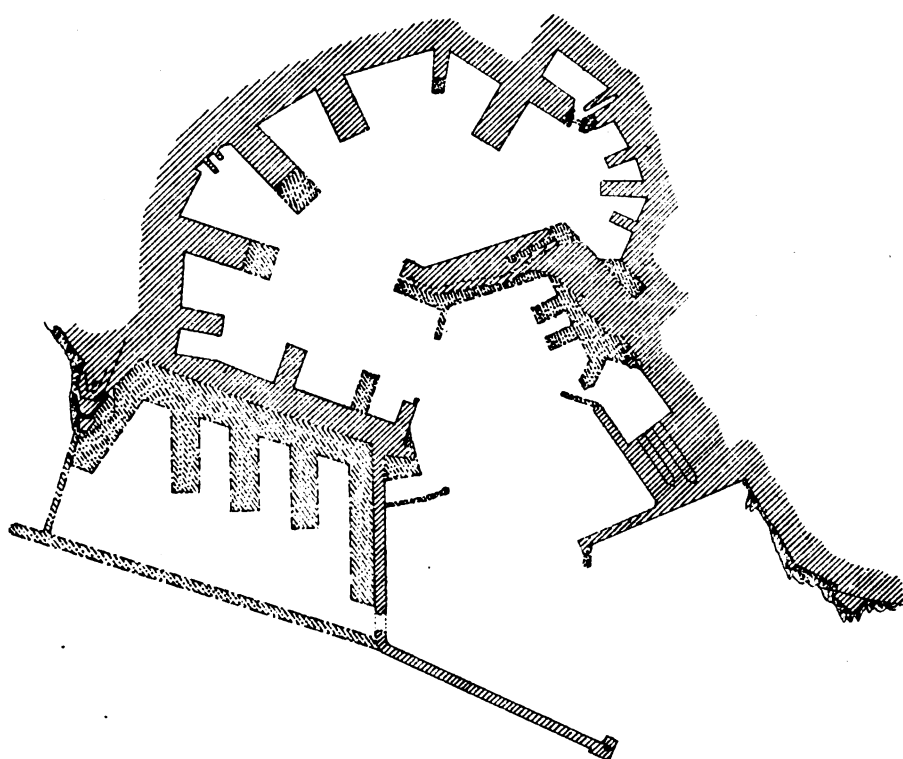
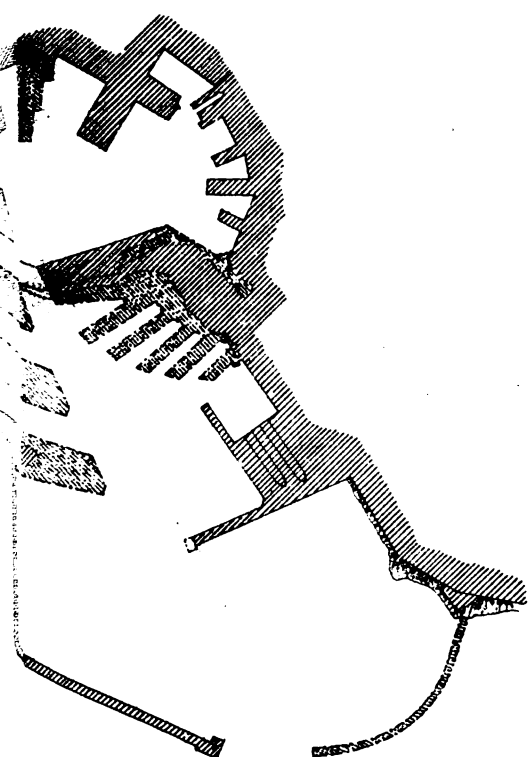
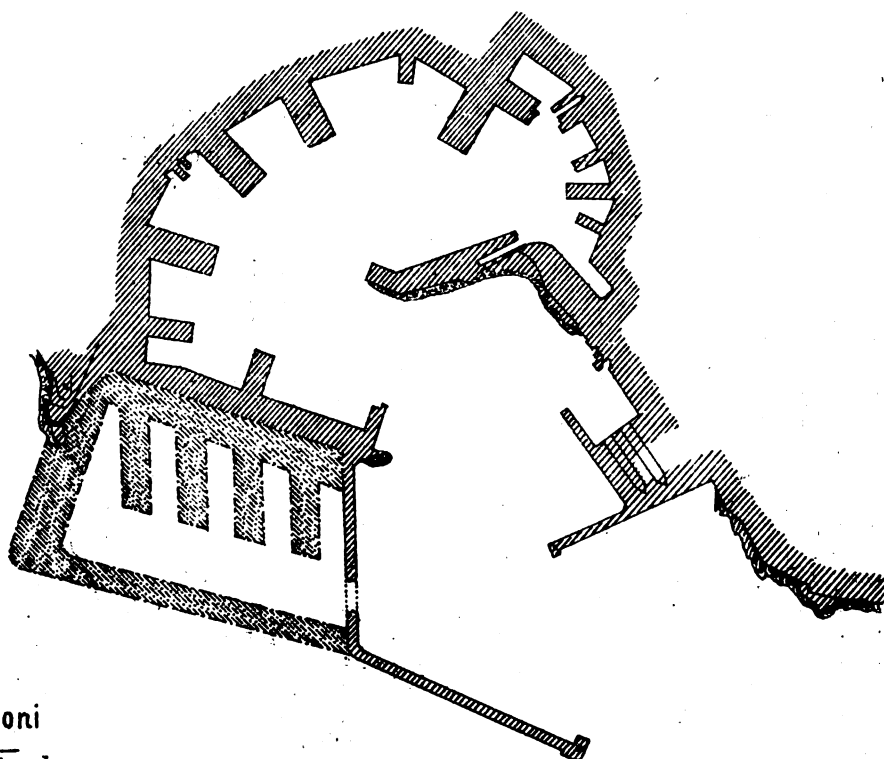
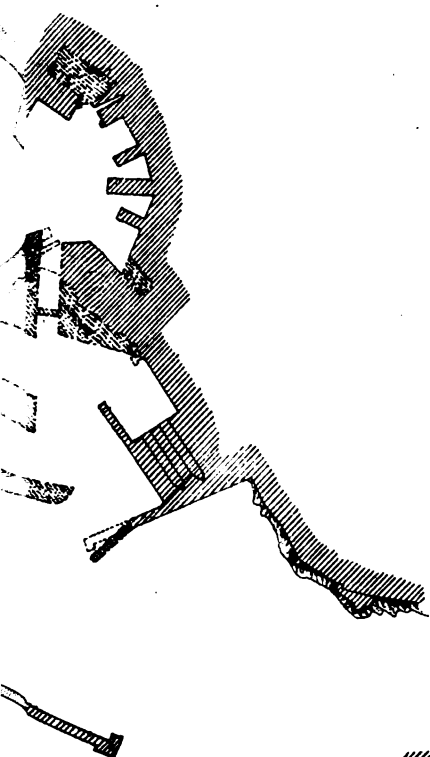
Scala di 1:25000

N

STATO ATTUALE

PROGETTO DEL

PROGETTO TO

Daniele Carrara dis: ent:

LA SOTTO-COMMISSIONE
PROGETTO GIACCONE
RTAROLO
PROGETTO DEL MUNICIPIO
Indicazioni
Stato attuale
Demolizioni
Ampliamenti proposti

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie del Mediterraneo. — *Prodotti dal 1° luglio 1895 al 10 marzo 1896.* — Nell'ultima decade dal 1° al 10 marzo corrente i prodotti approssimativi del traffico sulle strade ferrate della Rete Mediterranea ascesero a L. 3,392,589, superando di L. 263,148 quelli ottenuti nella corrispondente decade del 1895.

L'insieme dei prodotti dal 1° luglio 1895 al 10 marzo 1896 si ragguaglia a L. 87,860,406, presentando un cospicuo aumento di L. 5,878,679 sul periodo corrispondente dell'esercizio precedente.

Ferrovie dell'Adriatico. — *Prodotti dal 1° gennaio al 10 marzo 1896.* — Nell'ultima decade dal 1° al 10 marzo i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade ferrate Meridionali, Rete Adriatica, ascesero a L. 2,591,497 superando di L. 236,097 quelli ottenuti nella corrispondente decade del 1895. L'insieme dei prodotti dal 1° gennaio al 10 marzo 1896 si ragguaglia a L. 16,733,653 presentando il forte aumento di L. 1,658,987 in confronto al corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

Ferrovie della Sicilia. — *Prodotti dal 1° luglio 1895 al 10 marzo 1896.* — Nella decade dal 1° al 10 marzo i prodotti approssimativi del traffico sulle strade ferrate della Rete Sicula ascesero a L. 283,988, superando di L. 23,021 quelli raggiunti nella corrispondente decade del 1895. L'assieme dei prodotti dal 1° luglio 1895 al 10 marzo 1896 si ragguaglia a L. 7,084,005, presentando un aumento di L. 491,912 in confronto al periodo corrispondente dell'esercizio 1894-95.

Ferrovia della Valsugana. — L'*Adige* ha da Trento, 11 marzo:

« I lavori per la nuova ferrovia della Valsugana sono molto inoltrati; non restano che da compiersi alcuni lavori di dettaglio. La montatura dei ponti è già ultimata, i binari sono collocati e a termine sono pure le stazioni ed i caselli. Ora che termina lo sgelo si darà mano a tutti i piccoli lavori di dettaglio, e si spera che tutto sarà terminato per il venturo mese, nel quale si crede che la linea venga aperta al pubblico. In questi ultimi giorni la ferrovia venne visitata dall'ispettore Metzer del Ministero delle Ferrovie.

Tramvia Iseo-Rovato-Chiari. — Il 15 corr. ebbe luogo a Chiari la prima convocazione d'assemblea dei soci della tramvia Iseo-Chiari. — Presiedeva il presidente cav. Pietro Rossetti.

Gli avvocati Erba e Massoleni presentarono il seguente ordine del giorno, approvato dall'assemblea:

« Gli azionisti della Società Tramvia Iseo-Chiari, riuniti in assemblea generale, ringraziano vivamente l'on. Deputazione Provinciale per l'appoggio accordato, e sperano che col suo efficace intervento si possano prontamente esaurire tutte le pratiche accessorie per dar principio ai lavori di sistemazione stradale, essendo imperioso il bisogno di lavoro per molti operai e vivo il desiderio della Società e dei Comuni interessati che l'opera sia presto compiuta ».

Si approvò quindi il bilancio e vennero rieletti nelle cariche gli amministratori e sindaci scaduti.

Erano presenti all'assemblea circa 200 soci rappresentanti più di 1000 azioni.

Tramvia Asti-Montemagno. — Ci consta che le deliberazioni di tutti i Comuni interessati e concorrenti alla costruzione della nuova linea Asti-Montemagno, vennero finalmente approvate dalla Giunta amministrativa.

Tra breve quindi sarà stipulato il definitivo contratto fra Consorzio e concessionario, e il desiderio da tanto tempo nutrito da quelle popolazioni verrà appagato.

Società Torinese dei Tramways e Ferrovie economiche. — *Assemblea generale degli azionisti del 16 marzo.* — L'assemblea ebbe luogo nel salone della Banca di Torino, alle ore 14.

Erano presenti gli amministratori: comm. ing. Massa Mattia, cav. avv. L. Colla, comm. avv. A. Pariani, cav. nobile F. Licia, signor Alessandro Lionne, cav. A. Denis, cav. A. Jannaccone; i sindaci avv. F. Ricchetti, cav. A. Spinelli, Longhi cav. P., Conti cav. A., e in tutto 25 azionisti.

Presiedeva l'ing. comm. M. Massa, il quale, accertata la validità dell'assemblea, chiama a scrutatori i signori Adamino A. e Sciolla avv. A., ed a segretario il sig. Torta, ed invita l'amministratore delegato a leggere la relazione del Consiglio.

Secondo questa, il bilancio si pareggia in L. 2,485,706.02, con un conto utili a ripartire di L. 95,620, e conseguentemente con un assegno di L. 18,75 alle azioni di prima emissione e di L. 9,75 a quelle di seconda emissione, delle quali già essendosi pagate al 1° luglio 1895 L. 6,25 e 3,10 rispettivamente, verrebbero pagate a saldo L. 12,50 per quelle di prima e L. 6,25 a quelle di seconda emissione, a partire dal 1° aprile p. contro presentazione del tagliando num. 30 per le azioni di prima e del num. 27 per quelle di seconda emissione, per cura del Credito Industriale di Torino.

Nonostante la crisi che perdura, i risultati del bilancio sono abbastanza soddisfacenti, mercè le innovazioni, le nuove economie fatte nelle spese di trazione ed in tutti i rami dell'esercizio.

Nulla si potè ancora intendere e definire coll'Amministrazione municipale riguardo all'applicazione della trazione elettrica alle linee della Società.

La relazione, avendo il Consiglio dato in massa le sue dimissioni, invita l'assemblea a procedere alla nomina di tutti i consiglieri, ad eccezione del cav. Denis per date e mantenute dimissioni.

Terminata la lettura della relazione del Consiglio d'amministrazione, il sindaco Richetti avv. Filiberto legge quella dei sindaci, la quale approva l'operato del Consiglio e fa pieni elogi all'amministratore delegato nobile cav. Licia.

Le relazioni ed il bilancio vengono approvati senza discussione.

Si procede in ultimo alla votazione per le cariche ufficiali e risultano eletti:

Consiglieri: Massa comm. ing. Mattia - Colla cav. avvocato Luigi - Pariani comm. avv. Antonio - Lionne signor Alessandro - Licia nobile Ferdinando - Jannaccone cavaliere Nicola - Petri O.

Sindaci: Richetti avv. Filiberto - Sacerdote cav. Emanuele - Spinelli cav. Antonio.

Supplenti: Longhi cav. Pietro - Conti cav. Amedeo.

Tramvie a trazione meccanica a Roma. — La Giunta municipale di Roma ha preso atto della domanda di concessione di quattro linee a trazione meccanica, presentatele dal comm. sig. F. B. Rognetta.

La Giunta si è riservata di deliberare dopo maturo studio.

Intanto il comm. Rognetta ha chiesto di poter fare, anche a norma dell'art. 21 del contratto di concessione in vigore, un esperimento con tre vetture sui binari della Società romana dei trams.

Di queste vetture, una è col motore a gas compresso, l'altra per trazione elettrica esclusivamente con accumulatori, e la terza con sistema misto, cioè filo aereo ed accumulatori.

Queste prove permetteranno di giudicare i diversi sistemi che più si adattano alle speciali condizioni topografiche della città.

Funicolare di Bergamo. — Ebbe luogo a Bergamo l'Assemblea degli Azionisti della « Società anonima funicolare e tramvia ».

Approvossi senza eccezioni il bilancio 1895 ed il riparto degli utili in ragione di L. 20 per azione.

Si nominarono quindi: amministratore il signor Pietro Cavalli; sindaci effettivi i signori conte avv. Giacinto Beneglio, ing. Elia Fornoni, conte Stanislao Medolago Albani; sindaci supplenti i signori Carlo Ambrosini e barone avvocato Giovanni Scotti.

Si deliberò pure di aumentare il numero dei carrozzoni correnti sulla linea principale, e di rifare, in linea retta, la curva per la stazione.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie Svizzere. — *Ferrovia Nord-Est.* — A quanto si manda all'*Allgemeine-Schweizer-Zeitung*, il governo del Cantone di Zurigo propone al Consiglio federale di rifiutare la ratifica dei nuovi Statuti della Nord-Est, quali furono adottati dall'assemblea generale sulla proposta del sig. Guyer-Zeller, e propone invece di approvare il progetto del Consiglio d'amministrazione, respinto da quella medesima Assemblea.

Ferrovie Austriache. — *Le dichiarazioni del Ministro delle Ferrovie per la nuova ferrovia da Vienna a Trieste.* — La dichiarazione del Ministro delle Ferrovie Guttemberg, che la prima congiunzione ferroviaria da costruirsi sarà quella da Trieste coi paesi alpini, tosto che dal Governo vengano messi a disposizione i mezzi necessari, fu accolta alla Camera con grandi applausi.

Il Ministro delle Ferrovie ha dichiarato che consacrerà eguali cure all'ulteriore sviluppo della rete ferroviaria, tanto per le linee principali, quanto per le secondarie, e con una corrispondente politica tariffaria contribuirà all'incremento delle condizioni economiche.

Il Ministro riconobbe la necessità della seconda congiunzione ferroviaria di Trieste con l'interno; le relative conferenze sono avviate, e si procederà alla costruzione non appena la Camera abbia approvato le leggi da presentarsi per l'imposta sull'acquavite e sulla birra. Avverandosi tale votazione, presenterà pure le proposte intorno alle ferrovie locali da costruirsi nel 1896.

Visto che, per il gran numero d'oratori preannunciatisi per la discussione sul bilancio ferroviario, al deputato Burgshaller non sarà possibile di pronunciare un discorso, questi ha presentato al Presidente della Camera la seguente mozione:

« Con riflesso alla necessità generalmente nota di una congiunzione ferroviaria indipendente tra Vienna e l'emporio marittimo di Trieste, si invita nuovamente ed insistentemente il Governo a voler presentare ancora nell'attuale sessione parlamentare i disegni di legge diretti a mandare ad effetto la ideata costruzione della ferrovia del Tauri e della sua continuazione sino al porto di Trieste ».

Ferrovie della Serbia. — Nel num. 3 del corrente anno abbiamo informato i lettori di una Commissione incaricata dal Ministero dei Lavori Pubblici in Serbia di stabilire il tracciato di una linea destinata a riunire quelle già esistenti alle parti del Regno prive finora di comunicazioni dirette. Ora si hanno le seguenti notizie circa queste linee, approvate dalla detta Commissione:

Le linee progettate sarebbero di due specie: le une normali o principali, le altre secondarie locali.

Tra le prime sarebbero comprese le linee di Belgrado-Valjevo e di Kladovo-Negolina-Radnievatz, destinate a collegarsi colle ferrovie rumene; nonchè quelle di Zaictchar-Hujasevatz-Nisch, lungo la vallata del Timok; di Nisch-Prokuplje e di Kursumlje-Pristina. Queste due ultime linee, essendo già ideata la costruzione della linea di Mistrovitza oltre Scutaci, al mare Adriatico, sarebbero destinate a congiungere questo mare col Danubio, ed assicurerebbero in tal guisa alla Serbia il transito delle merci che si dirigerebbero verso quel mare, come di quelle che da Salonicco sarebbero importate in Rumania ed in Russia e viceversa.

Infine la linea Stalatz-Krusevatz-Erstenik, con un tronco fino a Vrujci-Kraljevo-Cacak-Posega-Usitze, sarebbe la linea della Moravia Superiore.

Le linee secondarie locali, che verrebbero a completare le principali, sarebbero le seguenti: cioè quelle di Mladenovatz-Arangjelovatz-Kragujevatz e Strangjelovatz-Valjevo; di Valjevo a Kiupanji per Loznitza e da Valjevo per Gornji Milanovatz; nonchè quella da Belgrado a Schabatz per Loznitza.

Quest'ultima linea metterebbe in comunicazione tra loro due dei principali centri commerciali della Serbia, quali Scabatz e Valjevo. Colla costruzione della linea ferroviaria di Arangjelovatz e di quelle di Knitch-Cacak, di Knitch-Kraljevo e di Kragujevatz e Gornji Milanovatz-Kragujevatz, acquisterebbe un'importanza considerevole.

Le linee poi di Dubrovitza-Pozarevatz Gradista Golubatz, di Pozarevatz-Velika Plana e di Lapovo-Marcovatz Svilajnatz, darebbero nuova vita a Branitchevo e Pomoravlje, e infine la linea di Zatechar-Paratchin, col congiungere il Timok al cuore della Serbia, e quella di Alcksinatz-Soko-Banja, aprirebbero un nuovo sbocco a questa fertile regione della Serbia.

Queste varie linee avrebbero una lunghezza di 1000 chilometri circa, di cui appena un quarto abbisognerebbe di lavori artificiali.

Il terreno pel tracciato delle ferrovie si vorrebbe che fosse ceduto gratuitamente dai Comuni per dove le medesime dovrebbero passare. Avuto riguardo inoltre al buon prezzo in Serbia della mano d'opera, inferiore a quella delle altre parti d'Europa, come pure alla poca carezza del legname necessario, si spera di costruire queste ferrovie ad un prezzo moderato.

Ci viene assicurato essere intenzione del Governo serbo di addivenire alla costruzione delle linee non appena gli studi preparatori saranno terminati.

Una delle prime linee a cui si dovrebbe por mano è quella del Timok, la più importante di tutte, essendo essa destinata a mettere in comunicazione diretta la Serbia colla Rumenia e quindi col mezzogiorno della Russia.

Finora però il Governo serbo non ha creduto di iniziare pratiche col Governo rumeno per la congiunzione di questa linea progettata, colle ferrovie rumene a Turn-Severin.

Ferrovie Irlandesi. — *Ferrovia elettrica di montagna.* — È stata recentemente messa in attività una ferrovia elettrica sul monte Snaefel nell'Isola di Man.

Questa linea ha una lunghezza di miglia 4 e 3|4 circa, e si inalza per 1820 piedi, ad una inclinazione media di circa 8 piedi per cento; i binari sono tra di loro alla distanza di 3 piedi e 6 inches. I vagoni motori hanno una lunghezza di 35 piedi ed una larghezza di 7 piedi e 3 inches: essi sono forniti di 4 motori Muther e Platt, della forza di 25 cavalli ciascuno.

Una novità molto interessante di questa linea è il terzo binario, introdotto per ragioni di sicurezza, a causa della forte pendenza, e disegnato dal signor Fell. Egli è un poco più alto degli altri binari, ed essendo posto parallelamente accanto ad essi, impedisce qualunque pericolo di deragliamento.

Una stazione di energia elettrica è stata fabbricata presso la linea, a circa due o tre quarti di miglio distante dalla stazione di Laxey.

Il vapore prodotto da 4 caldaie di Lancashire, sviluppa una forza di 700 cavalli. Vi sono inoltre 5 macchine composte orizzontali, ciascuna di una forza di 700 cavalli.

Cinque dinamo Mather e Platt, ciascuna della capacità di 55 kilowat, sono messe in azione dalle macchine per mezzo di cignoni, la velocità essendo di 800 evoluzioni al minuto.

A Laxey poi è stata impiantata una vasta stazione di accumulatori, per uguagliare il carico delle stazioni generatrici, gli accumulatori sono caricati dalla corrente rimasta dalle dinamo quando il peso è poco, ed automaticamente distribuiscono la loro energia alla linea, quando il carico passi un dato termine.

Notizie Diverse

Società Anonima Cooperativa Ferroviaria di consumo in Milano (Palazzo ex Litta). — L'esercizio al 31 dicembre 1895 di questo fiorente Sodalizio si chiude con l'avanzo netto di L. 39,524.61, mercè il quale viene attribuito il 7.50 0[0 ai soci consumatori, sulle spese rispettivamente fatte.

Il movimento di Magazzino ha superato di ben 62,000 lire quello del precedente esercizio, raggiungendo complessivamente la cifra di L. 483,193.78.

Anche l'esercizio del Forno presenta i migliori risultati, e per quanto il prezzo praticato ai soci pel pane prodotto sia stato sempre inferiore di 5 centesimi al chilogramma su quello corrente, esso offre pure un avanzo di L. 1,769.69.

L'assemblea approvò all'unanimità il bilancio, rivolgendo meritate lodi al presidente signor Dalla Cola ed al Consiglio, per l'opera loro intelligente e proficua.

Approvò inoltre il preventivo per l'esercizio 1896, stanziando una somma di L. 400 per opere di beneficenza, sulla quale somma venne già autorizzato il Consiglio a concorrere nella sottoscrizione pei caduti d'Africa.

In seguito alla votazione avvenuta, vennero eletti a sindaci i signori: Castelli cav. dott. Ezio, Antoniazzi Icilio, Brusati Giulio, Peratti rag. Tommaso, Terruzzi rag. Carlo; a probiviri i signori: Arici cav. Marco, Brasca avv. cavaliere Ercole, Colombo ing. cav. Pasquale, Lissone cav. ragioniere Emilio, Scolari avv. cav. Leone.

Per l'elezione dei consiglieri mancanti si dovrà procedere in una nuova assemblea straordinaria.

Genio Civile. — *Movimento nel personale.* — Con R. Decreto del 15 corrente il comm. Giovanni Delfino, ispettore del Genio Civile, è stato nominato Direttore Generale Reggente di Ponti e Strade.

Gli ispettori del Genio Civile signori commendatori Pompeo Natalini e Domenico Zainy sono stati confermati membri della Commissione Idraulica pel triennio 1896-98.

L'ottavo Congresso degli ingegneri ed architetti. — Come già annunziammo a suo tempo, Genova venne scelta a sede dell'ottavo Congresso degli ingegneri ed architetti. Tale Congresso avrà luogo nel mese di settembre.

In occasione del Congresso stesso avrà pure luogo una Esposizione di disegni e d'istrumenti geodetici, la quale promette fin d'ora di riuscire interessantissima per le molte adesioni già pervenute da pubbliche Amministrazioni e da privati.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Segniamo con un asterisco * le notizie di cui diamo maggiori ragguagli nelle Informazioni Particolari, ove sono pubblicate eziandio le *Deliberazioni del Consiglio di Stato* e le *Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.*

1. — Progetti e preventivi di spese presentati per l'approvazione al R. Ispettorato Generale.

Rete Mediterranea. — L. 1300 * proposta per costruzione di tre forni da pane a case cantoniere, sulla linea Caianello-Isernia;

L. 1060 * proposta per sostituzione di cancelli in ferro alle catene di chiusura di passaggi a livello, sulla linea Taranto-Reggio;

Proposta * di rimozione di massi pericolanti lungo la linea Reggio-Castrocucco.

Rete Sicula. — L. 29,450 * proposta per impianto di illuminazione elettrica in stazione di Catania;

L. 1742.80 * proposta per sistemazione di scarpata in stazione di Santa Caterina, linea Bicocca-Caltanissetta-Canicattì-Caldare;

L. 1605.75 * proposta per rimozione di piattaforma dalla stazione di Capo d'Orlando a quella di Patti, linea Messina-Patti-Cerda;

L. 1000 * proposta per esecuzione di briglie e lavori in muratura sulla linea Bicocca-Caldare;

L. 842 * proposta per spostamento di disco girevole in stazione di Lentini, linea Messina-Catania-Siracusa.

Strade Ferrate Secondarie della Sardegna. — Progetti * per ampliamento e sistemazione delle stazioni di Macomer e di Tirso.

Ferrovia Mantova-Modena. — L. 69,300 * progetto per consolidamento di scarpata del rilevato ferroviario fra le stazioni di Rolo Novi e di Carpi.

3. — Gare aperte.

Rete Mediterranea. — Per appalto lavori di completamento impalcature metalliche del tronco Ornavasso-Domodossola. Importo L. 9600. Tempo utile per la presentazione delle offerte fino al 27 marzo corrente, ore 10.30;

Per l'appalto di lavori di costruzione di un magazzino merci ed ampliamento del piazzale della stazione di Cherasco. Importo lire 10,700. Tempo utile per la presentazione delle offerte fino al 25 marzo corrente, ore 10.30.

4. — Gare aggiudicate.

Rete Mediterranea. — Alla Ditta De Luca Angelo, di Cassino, venne aggiudicato *provvisoriamente* l'appalto per impianto di scogliera al Volturno, fra le stazioni di Presenzano e di Sesto Campano, linea Roma-Napoli, col ribasso del 20.05 0[0 sui prezzi di tariffa.

II. — Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Genio Militare di Roma (20 marzo, ore 11, fra Società cooperative). — Appalto delle opere di sistemazione di una parte della Piazza d'Armi ai Prati di Castello in Roma. Importo L. 20,000.

Prefettura di Vicenza (31 marzo, ore 10 1[2, unico e definitivo). — Appalto dei lavori di manutenzione delle difese a destra ed a sinistra del fiume Brenta, da poco inferiormente a Bassano sino al confine della provincia di Padova, per la durata dal luglio 1896 al 30 giugno 1901. Importo L. 60,700. Cauzione provv. L. 3000.

Municipio di Torino (1° aprile, ore 14, unico e definitivo). — Appalto dei lavori di ampliamento del Cimitero generale. Importo L. 82,000. Cauzione provv. L. 8000.

Genio Militare di Roma (1° aprile, ore 11, unico e definitivo). — Appalto dei lavori di costruzione di una polveriera in caverna nel forte Appia Antica nella Piazza di Roma. Importo L. 23,500. Cauzione L. 2400.

Municipio di Sassari (3 aprile, ore 11, prima asta). — Appalto dei lavori per la costruzione del Manicomio. — Primo lotto: lavori murali e provviste per la costruzione della casa dell'amministrazione. Importo L. 40,000. — Secondo lotto: lavori murali e provviste per la costruzione del padiglione dei servizi comuni. Importo L. 46,000. Cauzione provv. 1[20. Fatali 18 aprile, ore 12.

Municipio di Ascoli Piceno (15 aprile, ore 11, prima asta). — Appalto dei lavori di costruzione dei colombai dei sotterranei delle Cappelle e di parte del Portico del Cimitero. Importo L. 53,265.67. Cauzione provv. L. 5000.

La Camera di Commercio ed Arti di Torino — Sezione Museo Commerciale — ci comunica:

Ministero dei Lavori Pubblici — Roma — (31 marzo 1896). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla manutenzione dei Canali di Paderno e Martesana e della Fossa interna di Milano, ecc., durante un novennio, per L. 446,940.

— (2 aprile 1896). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla manutenzione del tronco della Strada Nazionale Carnica, n. 1, fra i piani di Portis e Socchieve (m. 24,718), durante un sessennio, per L. 110,507.28.

Direzione d'Artiglieria ed armamenti del secondo Dipartimento marittimo — Napoli — (1° aprile 1896). — Appalto per la provvista di utensili smaltati per L. 8103; utensili stagnati per Lire 17,031.

I relativi avvisi d'asta sono ostensibili presso il Museo Commerciale in Torino, via San Francesco da Paola, 24.

III. — Forniture diverse.

Aste.

R. Fonderia — Torino — (4 aprile, ore 9, unica e definitiva). — Fornitura di kg. 5000 di **rame** diverso a L. 1.40. Cauzione L. 700. Consegna a giorni 20.

R. Fonderia — Torino — (7 aprile, ore 9, unica e definitiva). — Fornitura di **ottone**: kg. 200 in filo grosso a L. 1.70; kg. 150 in lamiera sottile a L. 1.65; kg. 1000 in verghe a L. 1.60; kg. 200 profilato a L. 2.80. Cauzione L. 275. Consegna a giorni 30.

Laboratorio Pirotecnico — Capua — (7 aprile, ore 10,30, unica e definitiva). — Fornitura di kg. 9000 di **piombo** in pani a L. 0.40. Cauzione L. 360. Consegna a giorni 20.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

	marzo 14	marzo 21
Azioni Ferrovie Biella	L. 475	475
» » Mediterranee	» 500	501
» » Meridionali	» 658	656.25
» » Pinerolo (1ª emiss.)	» 360	360
» » » (2ª »)	» 341	341
» » Secondarie Sarde	» 302	299
» » Sicule	» 588	588
Buoni Ferrovie Meridionali	» 567.50	568
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e		
» » Sicule *A. B. C. D.*	» 282	283
» » Cuneo (2ª emiss.)	» 308	308
» » Gottardo 4 %	» 102.40	102.35
» » Mediterranee 4 0[0	» 506.50	508
» » Meridionali	» 303	303
» » Meridionali Austriache	» 392.50	389
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 305	308
» » » 2ª emiss.	» 284.50	308
» » Pontebba'	» 451	285
» » Sarde, serie *A.*	» 291	292
» » » serie *B.*	» 288	289
» » » 1879	» 293	295
» » Savona	» 306	307
» » Secondarie Sarde	» 426	427
» » Sicule 4 0[0 oro	» 457	460
» » Tirreno	» 445	445
» » Vittorio Emanuele	» 308	309

CONVOCAZIONI.

SOCIETÀ FERROVIARIE, TRAMVIARIE E DI NAVIGAZIONE.

25 marzo. — **Strada Ferrata Torreberretti al Gravellone presso Pavia.** — Assemblea generale ordinaria in Roma, nella Sede sociale.

29 marzo. — **Nuova Funicolare Biellese.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 14 nella Sede sociale in Biella.

29 marzo. — **Ferrovia Parma-Guastalla-Suzzara (in liquidazione).** — Assemblea generale per le ore 13 nella Sede sociale, in Milano, via S. Andrea, 6.

29 marzo. — **Tramvia Varese-Prima Cappella.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 13 in Varese.

31 marzo. — **Ferrovie Nord Milano.** — Assemblea generale per le ore 14 nella Stazione del Nord.

31 marzo. — **Tramways e Ferrovie.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 14 nella Sede sociale in Milano.

31 marzo. — **Ferrovie del Ticino.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 15 in Milano.

31 marzo. — **Ferrovie dell'Appennino Centrale.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 14 1[2 nella Stazione di Montesanto in Città di Castello.

31 marzo. — **Ferrovia Napoli-Ottaiano.** — Assemblea generale per le ore 14 nella Sede sociale in Napoli.

31 marzo. — **Ferrovie Economiche e Tramvie della Brianza.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 14 nella Sede delle Scuole Comunali in Milano, Piazza Galline.

2 aprile. — **Ferrovie Economiche e Tramvie a vapore della provincia di Pisa.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 14 nella Sede sociale in Torino, via XX Settembre, 54.

SOCIETÀ MINERARIE, METALLURGICHE E CARBONIFERE.

30 marzo. — **Società degli Alti Forni e Fonderie di Terni.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 13 nella Sede della Società Veneta in Padova.

18 aprile. — **Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 11 nella Sede sociale in Padova.

ESTRAZIONI E PAGAMENTI.

Dal 1° aprile sarà pagata la Cedola n. 18 delle Obbligazioni 4 1[2 0[0 in L. 11.25.

Avvisi delle Società Ferroviarie

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Società anonima, Firenze
Capitale L. 260 milioni interamente versato

Esercizio della Rete Adriatica.

Si notifica ai signori portatori di Obbligazioni di questa Società che la Cedola di lire 7.50, maturante il 1° aprile p. v., sarà pagata, sotto deduzione della Tassa di Ricchezza Mobile e di Circolazione.

Firenze presso la Direzione Generale	L.	5.77
Ancona Banca d'Italia	»	5.77
Bologna presso la Cassa della Società	»	5.77
Napoli presso la Banca d'Italia	»	5.77
Palermo presso i signori I. e V. Florio	»	5.77
Livorno presso la Banca d'Italia	»	5.77
Genova presso la Cassa Generale	»	5.77
Torino presso la Banca d'Italia	»	5.77
Roma id. id.	»	5.77
Milano presso il sig. Zaccaria Pisa	»	5.77
Venezia presso la Banca d'Italia	»	5.77
Parigi presso la Società Generale di Credito Industriale e Commerciale	Fr.	5.77
» presso la Banca di Parigi e dei Paesi Bassi	»	5.77
Ginevra presso i signori Bonna e C.	»	5.77
Basilea presso i signori De Speyr e C.	»	5.77
Zurigo presso la Società di Credito Svizzero	»	5.77
Bruxelles presso la Banca di Parigi e dei Paesi Bassi	»	5.77
Berlino presso la Banca Tedesca	»	5.77
» presso il signor Meyer Cohn	»	5.77
Francoforte s/M presso la Frankfurter Filiale der Deutschen Bank	»	5.77
» presso i sigg. Gebrüder Bethmann	»	5.77
Vienna presso lo Stabilimento Austriaco di Credito Commerciale ed Industriale	»	5.77
Amsterdam presso la Banca di Parigi e dei Paesi Bassi	F.ol.	2 74
Londra presso i sigg. Baring Brothers e C. Limited	Ls.	0.4.7

Onde riscuotere le Cedole (coupons) all'estero è indispensabile che i portatori delle medesime presentino contemporaneamente le corrispondenti Obbligazioni.

Si avvertono in pari tempo i portatori delle Obbligazioni Sociali che, tramutandole in Titoli Nominativi, a termine dell'articolo 2 della legge 22 luglio 1894 (n. 339) l'aumento della tassa di Ricchezza Mobile è di sole lire 1.80 per cento, anzichè di lire 6.80, come è fissata per le Obbligazioni al Portatore.

Come pure si porta a notizia dei portatori di Obbligazioni che, qualora fossero anche possessori di Azioni Sociali, quest'ultime vengono accettate gratuitamente in deposito libero nelle Casse di questa Amministrazione, in dipendenza di quanto è prescritto all'art. 15 degli Statuti.

Firenze, 18 marzo 1896.

LA DIREZIONE GENERALE.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1895-96. — *Dal 1° al 10 Marzo 1896.* — *25ª Decade.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA		
	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze
Chilometri in esercizio	4407	4407	—	1307	1085	+ 222
Media	4407	4364	+ 43	1243	1081	+ 162
Viaggiatori	1,199,718 02	1,143,594 34	+ 56,123 68	79,844 71	43,076 14	+ 36,768 57
Bagagli e cani	72,569 77	65,604 93	+ 6,964 84	2,702 26	1,032 89	+ 1,669 37
Merci a G.V. e P.V. acc.	311,721 57	292,498 88	+ 19,222 69	15,579 53	8,611 76	+ 6,967 77
Merci a P. V.	1,639,127 68	1,520,526 17	+ 118,601 51	71,325 91	54,495 76	+ 16,830 15
TOTALE	3,223,137 04	3,022,224 32	+ 200,912 72	169,452 41	107,216 55	+ 62,235 86
Prodotti *dal 1° Luglio 1895 al 10 Marzo 1896.*						
Viaggiatori	33,201,840 77	31,142,887 08	+2,058,953 69	1,744,683 09	1,600,968 34	+ 143,714 75
Bagagli e cani	1,550,192 33	1,471,252 79	+ 78,939 54	54,534 73	39,929 16	+ 14,605 57
Merci a G.V. e P.V. acc.	8,288,070 73	7,700,530 54	+ 587,540 19	346,881 22	303,270 18	+ 43,611 04
Merci a P. V.	41,028,663 91	38,307,601 02	+2,721,062 89	1,645,540 09	1,415,288 16	+ 230,251 93
TOTALE	84,068,767 74	78,622,271 43	+5,446,496 31	3,791,639 13	3,359,455 84	+ 432,183 29
Prodotto per chilometro.						
della decade	731 37	685 78	+ 45 59	129 65	98 82	+ 30 83
riassuntivo	19,076 19	18,016 10	+ 1,060 09	3,050 39	3,107 73	— 57 34

(*) La linea Milano-Chiasso (km. 52) comune colla Rete Adriatica, è calcolata per la sola metà.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

25ª Decade — Dal 1° al 10 Marzo 1896.

RETE PRINCIPALE

ANNI	VIAGGIATORI	BAGAGLI	GRANDE VELOCITÀ	PICCOLA VELOCITÀ	INTROITI FUORI TRAFFICO	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	PRODOTTI per chilom.
PRODOTTI DELLA DECADE								
1896	81.266 00	2.435 00	10.358 00	127.119 00	810 00	221.983 00	616 00	360 00
1895	80.817 00	2.032 00	9.388 00	126.046 00	1.642 00	219.925 00	616 00	357 00
Differenze nel 1896	+ 449 00	+ 403 00	+ 965 00	+ 1.073 00	— 832 00	+ 2.058 00	»	+ 3 00
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1895 AL 10 MARZO 1896.								
1895-96	2.255.597 00	47.574 00	259.780 00	3.005.071 00	36.574 00	5.604.596 00	616 00	9.098 00
1894-95	2.224.627 00	46.963 00	265.864 00	3.036.627 00	30.447 00	5.604.528 00	616 00	9.098 00
Differenze nel 1896	+ 30.970 00	+ 611 00	— 6.084 00	— 31.556 00	+ 6.127 00	+ 68 00	»	» 00

RETE COMPLEMENTARE

ANNI	VIAGGIATORI	BAGAGLI	GRANDE VELOCITÀ	PICCOLA VELOCITÀ	INTROITI FUORI TRAFFICO	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	PRODOTTI per chilom.
PRODOTTI DELLA DECADE								
1896	34.857 00	954 00	3.024 00	28.065 00	105 00	62.005 00	484 00	128 00
1895	23.235 00	192 00	1.519 00	15.763 00	333 00	41.042 00	421 00	97 00
Differenze nel 1896	+ 11.622 00	+ 762 00	+ 1.505 00	+ 7.302 00	— 228 00	+ 20.963 00	+ 63 00	+ 31 00
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1895 AL 10 MARZO 1896.								
1895-96	852.173 00	13.376 00	64.554 00	543.286 00	6.020 00	1.479.409 00	484 00	3.057 00
1894-95	626.975 00	6.255 00	42.424 00	374.841 00	5.002 00	1.055.497 00	421 00	2.507 00
Differenze nel 1896	+ 225.198 00	+ 7.121 00	+ 22.130 00	+ 168.445 00	+ 1.018 00	+ 423.912 00	+ 63 00	+ 550 00

STRETTO DI MESSINA

ANNI	VIAGGIATORI	BAGAGLI	GRANDE VELOCITÀ	PICCOLA VELOCITÀ	INTROITI FUORI TRAFFICO	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	PRODOTTI per chilom.
PRODOTTI DELLA DECADE								
1896	4.294 00	282 00	336 00	501 00	» 00	5.413 00	23 00	235 00
1895	1.342 00	57 00	202 00	262 00	» 00	1.863 00	15 00	124 00
Differenze nel 1896	+ 2.952 00	+ 225 00	+ 134 00	+ 239 00	» 00	+ 3.550 00	+ 8	+ 111 00
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1895 AL 10 MARZO 1896.								
1895-96	76.955 00	3.325 00	5.986 00	11.974 00	» 00	98.240 00	23 00	4.271 00
1894-95	36.088 00	1.818 00	3.928 00	6.674 00	19 00	48.527 00	15 00	3.235 00
Differenze nel 1896	+ 40.867 00	+ 1.507 00	+ 2.058 00	+ 5.300 00	— 19 00	+ 49.713 00	+ 8	+ 1.036 00

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

Dai punti contro indicati alle stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)		BIGLIETTI SEMPLICI — Londra (1) 1a classe	Londra (1) 2a classe	Parigi (2) 1a classe	Parigi (2) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO — Londra (3) (Diritto di porto compreso) 1a classe	Londra (3) 2a classe	validità	Parigi (4) 1a classe	Parigi (4) 2a classe	validità
Via Moncenisio											
Torino	via Calais	166 85	116 55	90 75	61 60	254 —	187 85	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni
	via Boulogne	160 25	112 05								
Milano	via Calais	180 90	129 15	104 85	72 25	272 25	199 30	45 giorni	166 35	119 —	30 giorn
	via Boulogne	175 60	124 65								
Venezia	via Calais	—	—	141 75	97 30	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni
	via Boulogne										
Genova	via Calais	187 —	131 —	111 40	76 05	—	—	—	—	—	--
	via Boulogne	180 90	126 50								
Via Genova											
Livorno	via Calais	209 90	147 05	134 30	92 10	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	203 80	142 55								
Firenze	via Calais	217 30	152 25	141 70	97 30	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	211 20	147 75								
Roma	via Calais	249 —	174 40	173 40	119 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	242 90	169 90								
Napoli	via Calais	279 85	196 —	205 60	142 —	478 50	353 95	6 mesi (**)	—	—	—
	via Boulogne	273 75	191 50								
Via Bologna											
Firenze	via Calais	224 60	157 30	149 —	102 35	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	218 50	152 80								
Roma	via Calais	263 85	184 80	188 25	129 85	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	257 75	180 30								
Napoli	via Calais	294 80	206 50	220 60	162 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	288 70	202 —								
Brindisi — Via Napoli	via Calais	325 85	228 20	251 60	174 20	543 25	399 30	6 mesi (*)	—	—	—
	via Boul.	319 75	223 70								
Brindisi — Via Bolog.	via Calais	302 65	211 95	227 05	157 —	525 45	386 80	6 mesi	—	—	—
	via Boul.	296 55	207 45								
Messina — Via Napoli	via Calais	369 25	259 75	295 —	205 80	—	—	—	—	—	—
	via Boul.	363 15	255 25								

OSSERVAZIONI.

Biglietti semplici.

(1) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta.

Per diritto del bollo fr. 0,10 per i biglietti al disopra di 10 franchi.

(2) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi che valgono per 20 giorni.

Biglietti d'andata e ritorno.

(3) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta.

(*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capo-stazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia.

(**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto.

(4) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI		1a e 2a CLASSE	1a e 2a CLASSE (Via Folkestone)	1a e 2a CLASSE (*)	1a e 2a CLASSE (***)	Treno di lusso PENINSULAR-EXPRESS settimanale il venerdì part. da LONDRA (1)
Londres Ch.-Gross	Par.	9 — a.	10 — a.	11 — antim.	8 15 p.	8 15 p.
Londres Victoria	—	9 — a.		11 — antim.	8 15 p.	8 15 p.
Douvres	—	10 55 a.		1 — pomer.	10 15 p.	10 15 p.
Calais-M. (*Buffet*) (ora di Greenwich)	Arr.	12 15 a.		2 20 pomer.	12 10 a.	12 10 p.
		Déjeun.				
Calais-M. (*Buffet*) (ora francese)	Par.	12 49 p.		3 — pomer.	1 04 a.	1 » a.
Boulogne-Gare (*Buffet*)	Arr.	1 27 p.	2 18 p.	—	1 49 a.	—
	Par.	1 29 p.	2 23 p.	—	1 51 a.	—
Amiens (*Buffet*)	Arr.	3 04 p.	3 59 p	5 12 pomer.	3 41 a.	3 28 a.
	Par.	3 09 p.	4 04 p.	5 17 pomer.	3 46 a.	3 33 a.
Paris-Nord (*Buffet*)	Arr.	4 45 p.	5 40 p.	7 — pomer.	5 38 a.	Per la grande cintura
		Pranzo				
Paris-Nord (*Buffet*)	Par	*Vagon-restaurant*		7 44 pomer.	6 23 a.	
Paris-Lyon (*Buffet*)	Arr			8 21 pomer.	7 23 a.	

STAZIONI		(B) 1a e 2a classe	1a e 2a classe	1a cl.	1a 2a cl.	Treno di lusso
Paris-Lyon (*Buffet*)	Par.	8 55 p.	9 10 p.	9 25 a.	2 15 p.	
Dijon	Arr.	1 51 a.	2 24 a.	2 01 p.	7 13 p.	10 32 a.
Genève	—	»	8 52 a.	11 47 p.	—	—
Aix-les-Bains	—	6 33 a.	7 58 a.	10 45 p.	12 27 a.	3 18 p.
Chambéry	—	6 56 a.	8 31 a.	11 24 p.	12 50 a.	3 40 p.
Modane	—	9 48 a.	1 38 p.		3 37 a.	6 40 p.
Torino (ora dell'Europa centrale (2)	Arr.	2 20 p.	6 40 p.	—	8 10 a.	11 12 p.
Torino	Par	2 40 p.	7 55 p.	—	8 45 a.	
Novara	Arr	4 36 p.	9 51 p.	—	10 42 a.	
Milano	Arr	5 35 p.	11 05 p.	—	11 40 a.	
					1a 2a cl.	
Torino	Par.	2 45 p.	8 10 p.	—	8 40 a.	
Genova	Arr.	6 14 p.	11 21 p.	—	12 » p.	
San-Remo	—	11 22 p.	8 45 a.	—	4 47 p.	
Pisa	—	10 58 p.	4 30 a.	—	4 34 p.	
Firenze	—	12 45 a.	7 30 a.	—	6 54 p.	
Livorno	—	11 39 p.	5 24 a.	—	5 09 p.	
Roma	—	6 34 a.	10 30 a.	—	11 30 p.	
Napoli	—	1 36 p.	6 30 p.	—	7 10 a.	
Brindisi	—	»	»	—	6 20 p.	
Torino	Par.	2 45 p.	7 05 p.	—	8 40 a.	11 20 p.
Alessandria	Arr.	4 18 p.	8 55 p.	—	10 15 a.	12 50 p.
Bologna	—		2 12 a.	—	2 53 p.	5 19 a.
Ancona	—	—	6 52 a.	—	11 10 p.	9 21 a.
Brindisi	—	—	10 17 p.	—	11 » a.	7 50 p.
Firenze	—	—	6 28 a.	—	6 25 p.	
Roma	—	—	12 50 p.	—	11 50 p.	
Napoli	Arr.	—	6 30 p.	—	7 10 a.	

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

RITORNO

STAZIONI		1a e 2a CLASSE	1a e 2a CLASSE		1a e 2a CLASSE	
Napoli. (ora dell'Europa centrale (2)	Par.	7 50 a.	—	—	2 55 p.	
Roma	—	2 30 p.	—	—	11 10 p.	
Firenze	—	9 05 p.	—	—	6 10 a.	
Brindisi	—	6 10 a.	—	—	5 35 p.	
Ancona	—	8 32 p.	—	—	5 35 a	
Bologna	—	1 35 a.	—	—	10 30 a.	
Alessandria	—	6 38 a.	8 33 a.	10 46 a.	5 12 p.	
Torino	Arr.	8 30 a.	10 13 a.	12 30 p.	7 — p.	
Brindisi	Par.	—	—		10 20 a.	
Napoli	—	7 50 a.	2 55 p.		10 45 p.	
Roma	—	3 » p.	8 50 p.	10 17 p.	8 10 a.	
Livorno	—	9 40 p.	»	4 10 a.	1 55 p.	
Firenze	—	8 25 p.	»	»	12 05 p.	
Pisa	—	10 32 p.	2 55 a.	4 47 a.	2 35 p.	
San-Remo	—	6 50 p.	»	3 30 a.	1 48 p.	
Genova	—	2 45 a.	6 35 a.	8 46 a.	7 07 p.	
Torino	Arr.	7 45 a.	10 18 a.	12 30 p.	10 50 p.	
Milano	Par.	1 50 a.	10 40 a.		8 18 p.	
Novara	—	4 30 a.	11 40 a.		9 16 p.	
Torino	Arr.	8 25 a.	1 40 p.		11 10 p.	
Torino	Par.	8 50 a.	2 20 p.		11 25 p.	—
Modane (ora franc.)	—	12 19 p.	5 26 p.		2 21 a.	—
Chambéry	—	3 42 p.	8 14 p.		5 02 a.	—
Aix-les-Bains	—	4 14 p.	8 39 p.		5 27 a.	—
Genève	—	2 46 p.	7 21 p.		4 15 a.	—
Dijon	—	11 20 p.	1 45 a.		11 40 a.	1 12 p.
Paris-Lyon (*Buffet*)	Arr.	4 48 a.	6 50 a.		5 33 p.	5 54 p.
Paris-Lyon (*Buffet*)	Par.	7 25 antim.			6 50 p.	
Paris-Nord (*Buffet*)	Arr.	8 04 antim.			7 49 p.	
		(A) 1a, 2a classe	1a 2a cl.	*Déjeun.* 1a 2a cl.	*Pranzo* (**) 1a, 2a, 3	
Paris-Nord (*Buffet*)	Par.	9 — antim.	10 30 a.	11 50 a.	9 — p.	
Amiens (*Buffet*)	Arr.	10 40 antim.	12 06 p.	1 25 p.	10 47 p.	
	Par.	10 45 antim.	12 26 p.	1 30 p.	10 52 p.	
Boulogne-Gare (*Buffet*)	Arr.	12 18 pomer.	2 01 p.	»	12 34 a.	
	Par.	12 20 pomer.	2 04 p.	»	12 36 a.	
Calais-M. (*Buffet*) (ora francese)	Arr.	1 » pomer.	Via Folkestone	3 41 p.	1 20 a.	
Calais-M. (*Buffet*) (ora di Greenwich)	Par.	1 11 pomer.		3 45 p.	1 30 a.	
Douvres	—	3 05 pomer.		5 45 p.	4 — a.	
Londres Victoria	Arr.	4 50 pomer.		7 30 p.	5 55 a.	
Londres Ch.-Gross	Arr.	4 55 pomer.	6 10 p.	7 35 p.	5 55 a.	

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSERVAZIONI. — *Viaggiatori.* — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende viaggiatori di 3a classe da Parigi per Boulogne, Calais e l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori di 3a classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne. (A) Questo treno non prende i viaggiatori di 2a classe che per Calais e l'Inghilterra. (B) Il treno che parte da Parigi-Lione alle 8.55 pom. non prende a Parigi in 2a classe che i viaggiatori a destinazione oltre Culoz in direzione di Modane e dell'Italia. — *Nota importante.* I treni che partono da Parigi-Nord per Londra alle 9 a. e alle 9 p. e quelli che partono da Londra per Parigi-Nord alle 9 a. e alle 8.15 p., prendono viaggiatori per Boulogne e Boulogne Tintelleries. — *Vetture dirette da Calais verso P.-L.-M.* Una vettura di 1a classe lits-salon va direttamente da Calais a Milano col treno che parte da Calais alle 3 p. e da Parigi-Lione alle 8.55 p. — *Da P.-L.-M. verso Calais.* Una vettura di prima classe lits-salon va direttamente da Milano a Calais col treno partente da Milano alle 10.40 a. e da Parigi-Nord alle 9 a.

Torino, 1896 — Tip. Lit. Camilla e Bertolero di Natale Bertolero, Via Ospedale, 18.

ANNO XXIX. Sabato, 28 Marzo 1896 NUM. 13.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

COMMISSIONE PER LO STUDIO
DEI PROVVEDIMENTI NECESSARI A SODDISFARE I BISOGNI DEL TRAFFICO
NEL PORTO DI GENOVA

Relazione della Sotto-Commissione tecnica composta dai signori Comm. ZAINY, Presidente, Comm. CROSA, Com.te CASSANELLO e Comm. OLIVA, incaricata di studiare e proporre le nuove opere occorrenti al Porto di Genova per far fronte all'aumento del Traffico previsto nel ventennio 1893-1913.

PROGETTO DI SISTEMAZIONE ED AMPLIAMENTO DEL PORTO DI GENOVA.

(Continuazione, vedi numero precedente).

Nel provvedere alle calate per lo sbarco ed imbarco delle merci, noi intendiamo (colle quantità anzi citate) di aver provvisto anche e largamente al servizio dei viaggiatori, che, come risulta dalla Relazione della Sotto-Commissione incaricata di determinare le previsioni sull'incremento del traffico, ecc., ecc., è preveduto in numero 430,000 per il 1913. Infatti i piroscafi che fanno il trasporto degli emigranti eseguiscono al medesimo tempo operazioni commerciali; perciò, accostando essi al ponte attuale Federico Guglielmo, convenientemente ampliato, potranno ad un tempo imbarcare e sbarcare passeggieri e merci. Questo servizio misto sarà facilitato dalle speciali disposizioni progettate pel ponte Federico Guglielmo, il quale avrà due piani, dei quali quello superiore ad uso esclusivo dei viaggiatori.

Esaminando ora i progetti che citammo più sopra, nei riguardi dello sviluppo delle calate, vediamo che in quello dell'ingegnere Giaccone il maggior sviluppo proposto pel 1913 è di 5237 ml., per cui avremmo in totale ml. 11,693 di calate utili, che per tonn. 6,365,000 di merci previste, rappresenterebbero un movimento di tonnellate 544 circa per ml. di banchina: dal che si deduce che le comodità offerte al commercio non sono sufficienti, poichè occorrerà usare ancora degli accosti di punta per far fronte al movimento portuale previsto, e dovrà ancora aumentarsi altresì il rendimento delle calate.

Siccome però le proposte formulate dall'egregio Ingegnere si riferiscono a studi fatti nel 1893, cioè di molto anteriori alle previsioni recentemente fissate circa l'incremento del traffico nei due decenni suaccennati, è evidente che il progetto venne redatto su basi differenti, su previsioni più ristrette e per quel tempo certamente giustificate, per cui, qualora venga accettato il minimo sviluppo sovraesposto di ml. 14,300 di calata per il 1913, si dovrebbe modificare il progetto Giaccone, aumentando le dette calate di 2607 metri, onde adattarlo alle nostre previsioni, ciò che importerebbe, seguendo il concetto dell'autore, la costruzione di maggior parte del gran bacino previsto davanti a Sampierdarena, riservato al terzo periodo, cioè per un'epoca al di là del 1913, con un aumento sensibilissimo quindi nella spesa prevista per i due decenni.

Nel progetto presentato dall'Ufficio Tecnico Municipale sembra siasi voluto in parte eliminare l'inconveniente che riscontrasi nel progetto Giaccone, utilizzando maggiormente il bacino del Faro, proponendo di allargare le due dighe che dovrebbero costituire il nuovo bacino, onde renderle atte ad operazioni di commercio. Con tal mezzo si otterrebbe un maggiore sviluppo di metri 4535 circa di calate utili, che aggiunte ai metri 6456 d'oggi, darebbero uno sviluppo totale di m. 10,991, ai quali corrisponderebbe però ancora un rendimento medio di 578 tonn. per ml., rendimento che per le ragioni accennate non sarebbe consigliabile.

Non sappiamo se i progettisti dell'Ufficio Tecnico Municipale intendano di aggiungere il nuovo bacino così modificato alle opere che l'egregio comm. Giaccone propone di eseguire nell'interno del porto attuale. Ove questa supposizione fosse esatta, le condizioni commerciali del progetto Giaccone sarebbero migliorate, imperocchè si aggiungerebbero 1,535 ml. di calate al nuovo bacino dal prefato Ingegnere proposto, raggiungendo così uno sviluppo di ml. 13,228, che però è ancora inferiore di ml. 1,022 a quanto occorre. Vedremo poi più tardi le conseguenze economiche della proposta municipale.

In quanto al progetto dell'on. Tortarolo, diremo che, a nostro avviso, le di lui proposte in fatto di sviluppo di calate ci sembrano troppo larghe, in relazione anche ai mezzi finanziari di cui potremo disporre.

Il prefato Ingegnere, prendendo per base dei suoi calcoli il

medio sviluppo di calate risultante da n. 26 porti mondiali propone che debbasi accettare per i nostri progetti lo sviluppo di m. 433,97 per ogni 100 mila tonnellate di merce; ciò che corrisponderebbe ad un movimento medio di tonn. 230,43 per ml. di calata, ossia qualche cosa più della metà di quanto avremmo trovato noi con un calcolo molto empirico, ma che pel caso speciale del Porto di Genova, ci sembra abbastanza persuasivo.

L'applicazione del coefficiente indicato dall'on. Tortarolo alle nostre previsioni del 1913 ci porterebbe a questa conseguenza, che noi dovremmo avere preparati per la fine del secondo decennio ml. 27,622 di calate accostabili; ciò che in altri termini vuol dire che anche costruendo tutto il gran bacino davanti a Sampierdarena previsto dall'ing. Giaccone per il terzo periodo nel supposto di costruire le banchine anche lungo tutta la diga esterna, non si arriverebbe che a circa m. 20 mila di calata, per cui sarebbe d'uopo ricavare gli altri 7622 metri mancanti dalla costruzione di un altro bacino a levante, o raddoppiando quello di Sampierdarena.

Da tutto ciò crediamo poter conchiudere che pure desiderando di poterci accostare a quell'ideale di comodità accennato nella pregevolissima pubblicazione dell'on. Tortarolo, fa d'uopo per ora rinunziarvi, accontentandoci di soddisfare ai nostri bisogni in limiti più modesti.

Ci siamo diffusi in questo argomento delle calate, perchè è a nostro avviso, e come l'accennammo più sopra, il principale, più importante e più difficile problema da risolvere nello studio dei miglioramenti del Porto, essendo collegate alla risoluzione del medesimo due questioni vitali, della comodità e della spesa.

b) *Ubicazione delle nuove calate.* — È evidente che per lo sviluppo delle nuove calate utili che devonsi costruire, fa d'uopo scegliere la ubicazione più opportuna rispetto ai bisogni marittimi, più libera rispetto ai servizi ferroviario e doganale, più comoda nei riguardi della città di Genova, i di cui interessi sono intimamente collegati con quelli del Porto, più conveniente rispetto alla spesa di impianto delle medesime, e queste varie necessità furono appunto tenute presenti nel nostro studio.

Accennammo già fin dal principio come i sigg. Comandù, Ruggero e Fiorito nella loro Relazione in risposta al questionario abbiano esternato il parere che ben poco possa farsi nel Porto attuale per non diminuire soverchiamente lo specchio acqueo necessario, a loro giudizio, allo stazionamento e manovra delle navi; e come convenga invece cercare fuori del Porto altri specchi acquei per la creazione di nuovi bacini.

Abbiamo pure accennato come l'egregio ing. Giaccone dando corpo a queste idee abbia formulate le sue proposte in un progetto che, mentre contempla qualche aumento di calate nel Porto attuale, nonchè talune opere che hanno per iscopo la maggior tranquillità dello specchio acqueo sopratutto lungo la fronte Sud del Molo Vecchio, provvede poi alla costruzione di un altro bacino esterno al porto attuale.

Si è detto pure che le proposte dell'egregio comm. Giaccone furono accettate ed ampliate nel progetto Municipale.

Abbiamo infine fatto cenno del progetto Tortarolo il quale propone di costruire nell'interno del Porto attuale le nuove calate occupando tutta quella parte degli specchi acquei che non sia strettamente necessaria per la manovra delle navi.

Siamo così di fronte a due sistemi: l'antico che vuole mantenuti intatti i grandi specchi d'acqua, in cui le navi possono entrare a vele spiegate e manovrarvi a loro agio; il moderno, cioè quello dai bacini ristretti, dalle lunghe sponde accostabili, in cui le navi allineate come altrettanti treni lungo i binari di una Stazione ferroviaria, hanno a loro disposizione quel tanto d'acqua che basta per manovre di accosto e di uscita, e compiono le loro operazioni rapidamente, avendo a loro portata tutti i mezzi che la industria ha inventato per sopprimere qualsiasi intermezzo fra il mare e la terra, e viceversa.

Non crediamo sia il caso di ripetere qui tutti gli argomenti addotti nella Memoria a stampa pubblicata dall'on. Tortarolo in appoggio del sistema da lui prescelto, che potrà essere consultata da chi desideri acquistare la convinzione della superiorità del sistema moderno sull'antico; da parte nostra ci limiteremo a dire che: ragioni tecniche, economiche e di opportunità ci sembra consiglino senza esitazione di ricavare nell'interno del Porto attuale tutto quanto è possibile compatibilmente con le esigenze della navigazione moderna.

Ragioni *tecniche:* perchè il lavoro all'interno del Porto sarà evidentemente reso più facile e spedito per le minori profondità e per la maggiore tranquillità delle acque in confronto di dover lavorare in mare aperto ed a considerevoli tiranti d'acqua: perchè le comunicazioni ferroviarie col nuovo bacino si svilupperebbero in condizioni assai anormali, sia perchè dovrebbesi difendere contro i marosi tutto il tratto di linea, davanti Sampierdarena, dato, e forse non concesso, che quella popolazione fosse disposta a tollerare una barriera che la separerebbe dal mare; sia perchè la nuova ferrovia dovrebbe intersecare quella di Ponente e sottopassando l'altra Genova-Ovada-Asti collegarsi alla Succursale dei Giovi con una rampa di forte pendenza, ciò che potrebbe causare una limitazione nella potenzialità di quel tratto di linea.

Ragioni *economiche:* che si comprendono facilmente perchè le opere nell'interno del Porto riuscendo più facili e di minore entità costeranno evidentemente assai meno. È poi da considerarsi che per creare il nuovo bacino del Faro capace di 3000 metri di calata, devonsi costruire le due dighe di mezzodì e ponente, che lo rinserrano e che da sole furono preventivate in lire 10,305,000: e ciò senza tener calcolo che la costruzione del nuovo bacino implicherebbe necessariamente il trasporto altrove del deposito di petrolio (che oggidì trovasi alla punta del Faro) come infatti molto saggiamente previde il signor ingegnere Giaccone, ciò che richiederebbe un'altra spesa di 1 milione; e che infine la nuova ferrovia congiungente il bacino alla linea dei Giovi che per necessità di cose dovrebbesi costrurre, riuscirebbe lunga e di costo elevato (lire 15,500,000).

Ragioni di *opportunità:* perchè si verrebbe a spostare dal vero Porto di Genova una gran parte del movimento di transito allontanandolo dal centro naturale degli affari, dal che ne potrebbe conseguire di vedere attratta nella sfera d'azione di Sampierdarena la maggior parte del traffico del nuovo bacino; ed in qualunque modo dovrebbesi pensare a speciali installazioni di altri Uffici doganali, sanitari, portuali e ferroviari, ecc. È poi da considerare anche che Genova tende ad espandersi rapidamente verso levante; che nessuna comodità havvi da conquistare nella pianura di Sampierdarena coperta oramai fino al mare di fabbricati, opifici, magazzini; che verrà un giorno in cui le ferrovie dei Giovi completate dalla linea Ronco-Voghera in causa del continuo aumento di scambi commerciali fra il mare e l'interno, saranno sature, sì da doversi pensare ad una nuova linea che metta in comunicazione il Porto con la Valle del Po per un altro valico Appenninico; in altri termini che potrà prodursi una orientazione opposta a quella verso la quale si vorrebbe far tendere la nuova espansione portuale.

D'altra parte l'esempio di Marsiglia, sulla cui falsariga si vorrebbe tracciare il nuovo Porto di Genova, non ci sembra faccia (per ora almeno) al caso nostro.

Là, in tempi che possiamo oramai chiamare remoti, per forza di cose, si dovette abbandonare il vecchio Porto, ridotto inservibile, stante le sue microscopiche dimensioni, e la soluzione adottata di quella lunga diga a mare che forma come un largo canale fra questa e la costa, interrotto da diaframmi che lo suddividono in altrettanti bacini: fu certo la soluzione più felice che, date le condizioni locali, potesse adottarsi per fornire Marsiglia di un Porto che se ha molti pregi, non è neppure scevro di difetti, e fra questi principale quello di avere spostato di troppo il centro degli affari dalla sua sede naturale, il vecchio Porto; onde per rimediare a ciò il commercio, pur sottostando a maggiori spese di trasbordo, si affolla nei bacini della Joliette (dove il mo-

vimento arriva ad oltre 1000 tonnellate per metro lineare di calata) e successivamente in quelli della Compagnia dei Doks e negli altri in ragione inversa della distanza che li separa dal Porto Vecchio.

Ma se Marsiglia avesse avuto un vecchio Porto come quello che possiede Genova, certamente non lo avrebbe abbandonato per crearne un altro costosissimo ed in condizioni che non sono certo le più vantaggiose sia dal lato commerciale che da quello della navigazione. Conviene adunque, fin che si può, rimanere nel vecchio bacino che ha costato tanti anni di lavoro e tanti sacrifizi, e procurare finchè è possibile di utilizzarlo per i nostri presenti e futuri bisogni, mettendo a profitto le elargizioni del munifico patrizio Genovese ed i sacrifizi fatti dalla Nazione in generale e da tanti Enti interessati in particolare.

c) *Disposizione da darsi alle calate — Sviluppo delle stesse.* — Convinti, per tutto quanto siamo venuti esponendo, della opportunità e convenienza di procurarci nell'interno del Porto attuale i 14,300 metri di calate che, come abbiamo dimostrato, si rendono necessarie per i bisogni del periodo 1894 1913, ci siamo accinti alla ricerca del miglior modo possibile di risolvere il problema: le disposizioni, quali risultano dalla planimetria (Alleg. *B*), semplici ed ovvie al tempo stesso, sono quelle che a preferenza di qualsiasi altra soluzione escogitata, raccolsero dopo lungo e maturo esame, il suffragio unanime dei membri della Sotto-Commissione, come quelle che rispettando la maggior parte delle opere esistenti, sembrano prestarsi a preferenza di qualunque altra:

1. Alla facile manovra di entrata e di uscita delle navi dal Porto e dai bacini;

2. A procurare col concorso di altre opere portuali, a cui si accennerà in seguito, la maggior tranquillità possibile dei differenti specchi acquei;

3. A mantenere quasi inalterato il servizio attuale del Porto, offrendo facile mezzo di specializzare l'uso delle varie calate, come ne fu fatta sentire se non l'assoluta necessità, certo la convenienza;

4. A soddisfare in una parola a tutte le richieste del commercio e della navigazione, diminuendo nelle minori proporzioni possibili, lo specchio acqueo che, come si vedrà in appresso, nonostante le proposte occupazioni rimane ancora abbastanza ampio per mantenere al Porto di Genova un posto onorifico fra i Porti maggiori.

Come si vede, pur accettando le idee che informarono il progetto dell'on. Tortarolo, e pur riconoscendo che quanto più lunghe sono le calate, tanto meglio si prestano ad un gran movimento commerciale o per lo meno offrono minore spreco di lunghezza di accosto in paragone delle fronti brevi o comunque spezzate, tuttavia si dovette riconoscere la necessità di modificare l'applicazione del concetto stesso per meglio adattarlo alle esigenze della navigazione, entro lo specchio acqueo del Porto di Genova.

D'altra parte siccome colle proposte del prefato onorevole Tortarolo non si aumenterebbe lo sviluppo utile attuale delle calate che di m. 5482 circa, mentre abbiamo visto essere indispensabile portare questo aumento ad un minimo di m. 7844, così per collocare i m. 2362 di banchine mancanti, si dovrebbe per necessità ricorrere alla costruzione del bacino del Faro, ciò che si è cercato appunto di evitare colle disposizioni da noi studiate.

La demolizione che si propone di una parte del Molo Vecchio è una necessità imprescindibile per offrire una rotta diretta e sicura alle navi che entrano ed escono dall'attuale vecchio Porto: e qualunque sia il progetto che venga definivamente adottato, quel taglio in maggiori o minori proporzioni sarebbe sempre conveniente il praticarlo, essendo noto come quella punta che si protrae troppo in direzione di ponente, obblighi le navi ad una forte deviazione dalla vera rotta che dovrebbero tenere tanto nell'entrare che nell'uscire dal Porto, rotta il di cui asse è precisamente determinato dal prolungamento del lato ponente del ponte Andrea Doria, che passa a circa 80 metri a sud della estremità della punta del Molo Giano, e di altrettanto a nord della estremità del Molo Galliera.

È noto infatti come non pochi galleggianti abbiano investito ed investano in quella punta del Molo Vecchio e come se ne sia più volte chiesto l'accorciamento.

Perciò col taglio proposto non si fa che rettificare un difetto rilevato già dalla navigazione fino da quando vennero ultimati i Moli Galliera e Giano, per cui è a ritenersi che non insorgeranno difficoltà per la sua esecuzione.

Si accennerà più avanti ai provvedimenti di indole marittima che la Sotto-Commissione propone per mantenere al Porto interno attuale quella tranquillità che potrebbe temersi compromessa per effetto del taglio proposto.

In quanto alle obbiezioni che per tale lavoro potrebbero venir messe in campo dal concessionario del Molo Vecchio, ci sembra che, non essendo stato ancora fatto nulla dopo tanto tempo da che venne stipulata la concessione, il Governo, valendosi delle facoltà riservatesi nella medesima, abbia tutto il diritto di dichiarare decaduta la concessione stessa.

E crediamo quest'atto tanto più necessario. in quanto che dovendo il Molo Vecchio far parte di un tutto armonico, fa d'uopo avere le mani libere per potere disporre di quello sporgente nel miglior modo possibile, a meno che il concessionario stesso non accetti di trasformarlo in relazione al progetto che noi proponiamo, adibendolo agli usi a cui lo destiniamo nel programma di utilizzazione delle calate che andremo in seguito ad esporre.

Le demolizioni dei ponti sporgenti Paleocapa e Sapri sono pure una imprescindibile necessità: il lasciarli vorrebbe dire perdere circa 1500 metri di calata, giacchè renderebbesi impossibile il prolungamento dello sporgente Caracciolo. Da altra parte questi sporgenti sono stati ben poco, fino ad ora, utilizzati per operazioni commerciali a causa precisamente della loro ubicazione e della difficoltà degli accessi ferroviari, e la loro demolizione non potrà quindi arrecare alcun inconveniente.

Nelle nostre proposte è contemplata anche la costruzione della calata alla Chiappella, lavoro questo reso indispensabile dalle disposizioni adottate e richiesto d'altra parte con insistenza dal commercio, che vede oggi in quel punto uno spazio inutilizzato, mentre havvi tanto bisogno di calate di approdo, di aree di deposito, di binari per trasporto di merci.

In quanto al carico dei puntoni per rifornire le scogliere attuali, nessuna difficoltà havvi a farlo sulla calata che si andrà a costruire, per cui verun danno e solo leggere trasformazioni ne risentirà l'esercizio della cava della Chiappella.

Crediamo quindi che dopo maturo esame della cosa l'Ufficio del Genio Civile consentirà certamente l'esecuzione di quel lavoro richiesto dalla sistemazione generale del Porto.

Avvertiamo infine che in più occasioni è stata messa innanzi l'opportunità di interrare il Mandraccio: riteniamo la cosa utile specialmente per dare alla città una più comoda comunicazione col Porto, per ampliare i magazzini del Punto Franco, ed infine per rendere possibile il raccordo ferroviario di Piazza Caricamento al Molo Vecchio.

Diamo qui appresso uno specchietto indicante lo sviluppo utile delle calate, quale risulta dall'annessa planimetria e che destiniamo ad operazioni commerciali:

N° d'ord.	Denominazione delle calate e sporgenti		Sviluppo in metri
1.	Molo Galliera	m.	600
2.	Molo Nuovo calata interna	»	1,062
3.	Calata del Passo Nuovo	»	60
4.	Ponte Caracciolo	»	1,836
5.	Calata di S. Benigno	»	84
6.	Ponte Biagio Asserèto	»	1,526
7.	Calata alla Chiappella	»	—
8.	Ponte C. Colombo	»	1,024
9.	Calata dei Magazzini Generali	»	231
10.	Ponte Andrea Doria	»	502
11.	Calata Zingari	»	206
12.	Ponte Federico Guglielmo	»	564
13.	Calata di Santa Limbania	»	211

14.	Ponte Parodi	m.	502
15.	Calata esterna della Darsena . . .	»	187
16.	Calata interna della Darsena . . .	»	430
17.	Ponte Morosini — Calata Salumi — P. Calvi — Calata Rotonda — Ponte Spinola — Calata P. Franco — Ponte Embriaco .	»	1,190
18.	Calata Cattaneo	»	111
19.	Calata Marinetta	»	196
20.	Calata interna del Molo Vecchio . .	»	441
21.	Calata esterna del Molo Vecchio — Pontili con testate e calate alle Grazie — Calata dei Bacini	»	2,709
22.	Calata esterna al Molo dei Bacini . .	»	375
23.	Calata interna al Molo di Giano . .	»	250
	Totale metri lin.		14,300

Non abbiamo tenuto conto delle banchine della parte esterna del Molo Nuovo, per lasciarle disponibili all'ancoraggio di navi in osservazione stante la presenza degli edifizi sanitari recentemente costruiti; come pure abbiamo trascurato quelle testate di ponti sporgenti e quelle frastagliature di calate che non sono direttamente e in ogni caso utilizzabili pel commercio.

d) *Utilizzazione e specializzazione delle merci sulle calate.* — Abbiamo accennato più sopra come sia desiderio generale che nei limiti del possibile si assegni ad una data merce un determinato luogo di sbarco ed imbarco, ciò che faciliterebbe assai le varie operazioni commerciali non solo, ma influirebbe moltissimo a regolare meglio l'esercizio del Porto.

È certo che il poter fissare ad ogni ramo del commercio, diremo così, una stazione ove mettere capo, sarebbe l'ideale di un servizio di porto; ma, date le ristrettezze in cui ci troveremo nonostante gli ampliamenti proposti, dobbiamo limitarci a specializzare gli scali per le merci che affluiscono in maggior quantità, lasciando che le altre di minor importanza affluiscano dove sono richiamate da adatte condizioni del Porto stesso e del traffico, e più che tutto dalle abitudini, non volendo noi apportare soverchie perturbazioni allo stato attuale delle cose.

I carboni si scaricano oggi fra il Molo Nuovo ed il ponte Assereto, e noi là li lascieremo, sia perchè più lontani dalla città, sia perchè questi scali sono in comunicazione più diretta colle diverse linee ferroviarie che uniscono il Porto coll'interno del paese, e sia infine anche perchè questa località è vantaggiosamente disposta per evitare gli inconvenienti che le polveri di carbone sollevate dai venti vadano a dar noia alla parte più abitata della città.

In questa parte si fanno pure operazioni con legnami, ferramenta, macchinari, ecc., destinati al transito, e noi procureremo di non distogliere quel commercio dal suo nido attuale.

I cotoni, le jute, le materie tessili in genere si scaricano allo sporgente Colombo e calate adiacenti, motivo per il quale anzi il commercio si lagna che manchi la calata alla Chiappella, sentendosi il bisogno di spazio per quella merce ingombrante. Anche per questo procureremo di non mutare scalo.

I grani hanno ormai il loro centro nei paraggi del bacino della Darsena, dove il Municipio genovese sta preparando ampii locali per deposito di quella merce, e noi dichiariamo che sarebbe grave errore distogliere l'approdo delle navi dedite a quel commercio da quello scalo, e tutto al più, siccome il movimento di transito delle granaglie per la Svizzera va man mano aumentando, mentre sino ad ora era piuttosto una mercanzia destinata a rimanere in magazzino, perchè formava più che altro oggetto di speculazione, sarà forse opportuno assegnare in seguito al P. Colombo un tratto di calata, alla quale far appprodare i galleggianti carichi di grani destinati al transito o destinati ad essere depositati in ampi *silos*, che riesce opportuno collocare alla radice del detto ponte, dove si ha uno spazio libero sufficiente e dove il servizio ferroviario può svolgersi senza incagli.

Sarebbe opportunissimo poter togliere i depositi di olii minerali dalla località ove trovansi oggidì, alla punta, cioè, della Lanterna; ma per ora converrà continuare come per il passato, vista la non indifferente spesa che causerebbe il trasportare altrove i depositi stessi, avuto riguardo anche alle concessioni fatte a terzi.

Quando le condizioni economiche lo permetteranno, si potrà trovare un angolo remoto del Porto ove costruire i nuovi serbatoi. Intanto, qualora non si volesse far accostare i galleggianti che trasportano il petrolio alla calata del Passo Nuovo come si pratica oggigiorno, potrebbesi forse farli accostare al lato sud della estremità del Molo Nuovo, dove si ha una calata che può essere destinata allo sbarco delle navi soggette a sorveglianza sanitaria ed al commercio delle sostanze esplodenti. I tubi di condotta del petrolio ai serbatoi potrebbero farsi passare all'esterno e lungo l'antemurale del Molo Nuovo onde scemare, se non evitare, i pericoli d'incendio.

Osservasi poi che la quantità di petrolio arrivata al Porto di Genova dal 1884 al 1893 fu in sensibile diminuzione ed anche ammessa una ripresa tratterebbesi sempre di quantità limitata.

Difficile riesce assegnare speciali località al movimento delle merci varie, che sono innumerevoli e talune in quantità esigua, perciò stimiamo valga meglio lasciare alle medesime tutta quella zona del Porto compresa fra la calata dei Magazzini Generali ed il Molo Vecchio, ove già attualmente svolgesi il commercio delle medesime e nella quale trovasi anzitutto la Dogana ed il Punto Franco e dove sono i depositi, magazzini e traffici stabiliti da secoli.

La Navigazione Generale chiede per sè e per i piroscafi postali in genere uno speciale ancoraggio.

A parte il ponte Federico Guglielmo, destinato specialmente all'accosto dei piroscafi che fanno il servizio dei viaggiatori, crediamo che l'unico scalo che possa assegnarsi alle Compagnie di navigazione che toccano periodicamente il Porto di Genova sia la fronte interna del Molo Vecchio.

Secondo le nostre proposte, si avrà una calata lunga metri 444 che potrà offrire un accosto di punta anche a 20 grossi piroscafi, lasciando fra essi un conveniente intervallo per le necessarie manovre ed operazioni. A somiglianza di quanto si pratica in tutti i porti esteri, ed a Marsiglia in special modo al *quai* della Joliette, ogni Compagnia di navigazione potrà avere sulla calata del Molo Vecchio il suo deposito di carbone, il suo ufficio, le sue officine, il suo magazzino, avere infine il proprio domicilio ove eseguire liberamente e senza gli impacci provenienti dalla promiscuità di servizio con altre navi, le proprie operazioni di commercio, di riparazione di navi, provvista di viveri, ecc.

E siccome il commercio di transito è fatto essenzialmente da detti piroscafi, così sarà a questo ramo speciale del movimento del Porto che noi assegneremo la fronte interna del Molo Vecchio insieme all'ampliato ponte Guglielmo.

Di qui la necessità precedentemente accennata di sciogliersi da qualsiasi impegno coll'attuale concessionario di quello sporgente.

Infine, pel movimento di cabotaggio, per il quale viene insistentemente chiesta una apposita località lontana dalle servitù doganali, noi crediamo che l'unico sito a proposito sia l'insenatura compresa fra la fronte esterna del Molo Vecchio, i bacini di carenaggio ed il Molo Giano.

Là, separato dal grande movimento del Porto, il piccolo commercio potrà svolgere libero da impacci la propria attività, al quale uopo vi si destina una serie di pontili (come del resto propone lo stesso comm. Giaccone nel suo progetto) ed ampii spazi onde scaricare e depositare a tutto agio le mercanzie, ed avendo d'intorno un ampio spazio acqueo ove i galleggianti potranno muoversi e stazionare a loro agio all'infuori della gran via aperta all'entrata ed all'uscita delle grandi navi dai bacini e dal Porto interno.

(*Continua*).

PROGETTI DI LEGGE
DEL MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI

Diamo il testo dei progetti di legge che il Ministro dei Lavori Pubblici, sen. Perazzi, presentò il 19 marzo alla Camera, riservandoci di pubblicare nei prossimi numeri la Relazione e le relative Convenzioni.

Convenzioni ferroviarie colla Società Meridionale e Mediterranea.

Art. 1. È approvata l'unita convenzione stipulata il 29 gennaio 1896 fra il Ministro dei Lavori Pubblici e quello del Tesoro da una parte ed il Direttore Generale della Società italiana per le Strade Ferrate Meridionali dall'altra per la concessione della costruzione e dell'esercizio della ferrovia Isernia-Campobasso.

Art. 2. E' approvata l'unita convenzione stipulata il 29 gennaio 1896 fra il Ministro dei Lavori Pubblici e quello del Tesoro da una parte ed il Direttore Generale della Società Italiana per le Strade Ferrate del Mediterraneo dall'altra per la costruzione e per l'esercizio della ferrovia da Salerno a S. Severino e dei tronchi da Balsorano ad Avezzano della ferrovia da Avezzano a Roccasecca.

Art. 3. Alla spesa conseguente dalla approvazione delle suddette convenzioni sarà provveduto per lire 60,000 coi fondi stanziati nel bilancio del Ministero dei Lavori Pubblici al cap. 369 per l'esercizio 1895-96 e per la parte rimanente con stanziamenti nello stesso bilancio durante il sessennio 1897-1903.

Ferrovie venete. Esercizio colla Società Veneta.

Articolo unico. — E' fatta facoltà al Governo del Re di trattare e stipulare con la Società veneta per imprese e costruzioni pubbliche, sedente in Padova, un contratto per l'esercizio delle linee di proprietà dello Stato, Vicenza-Thiene-Schio, Vicenza Cittadella-Castelfranco-Treviso e Padova-Camposampiero-Cittadella-Bassano, oggidì affidate alla stessa Società in base ai contratti di prossima scadenza 2 ottobre 1874 e 17 aprile 1875, già pattuiti con le provincie di Vicenza, Padova e Treviso, alle quali lo Stato è succeduto per la legge di riscatto di quelle ferrovie in data 25 giugno 1882, n. 871 (serie 3ª).

Al nuovo contratto sarà assegnata una durata non maggiore di quella del primo periodo di esercizio della Rete Adriatica, che spira col 30 giugno 1905 ed in esso, oltrechè avere di mira il pubblico interesse, dovrà il Governo ottenere almeno la cessazione degli oneri che attualmente pesano sul bilancio dello Stato per questo titolo.

Il porto di Licata. Esecuzione di opere complementari.

Art. 1. È autorizzata la spesa di L. 1,735,000 per la esecuzione di opere complementari nel porto di Licata, le quali sono dichiarate di pubblica utilità ed obbligatorie agli effetti dell'articolo 13, primo capoverso, del testo unico delle leggi sui porti, spiaggie e fari approvato con Regio Decreto 2 aprile 1885, n. 3095.

Tale spesa, da stanziarsi nel bilancio del Ministero dei Lavori Pubblici, sarà ripartita, secondo il progressivo sviluppo dei lavori, in più esercizi finanziari, a cominciare dal 1896-97, e s'imputerà al fondo degli imprevisti di cui al n. 38 della tabella annessa alla Legge 14 luglio 1889, n. 6,280, per l'esecuzione di nuove opere marittime e lacuali.

Art. 2. Nei bilanci dell'entrata corrispondenti agli esercizi nei quali sarà stanziata la spesa di cui al precedente articolo, saranno iscritti i contributi: dovuti a termini di legge dalle Provincie e dai Comuni interessati nel porto di Licata.

Il Comune di Licata sarà esonerato dal pagamento della sua quota di contributo.

ASSEMBLEE DI SOCIETÀ FERROVIARIE E INDUSTRIALI

Società per la Ferrovia Centrale e Tramwie del Canavese.

Presso la sede sociale a Torino ebbe luogo, il 21 corrente, alle ore 15, l'assemblea generale ordinaria degli azionisti della Società anonima per la Ferrovia Centrale e le tramvie del Canavese.

Vi intervennero 20 azionisti rappresentanti 7923 azioni.

Presiedeva il cav. ing. Francesco Ceriana, presidente del Consiglio d'amministrazione, assistito dai consiglieri signori Allasia comm. ing. Filiberto, vice-presidente; Pellegrini comm. ing. Adolfo, amministratore delegato, Maspero cavaliere Giuseppe, Chiesa cavaliere Felice, Scavia comm. avv. Giovanni, ed a sindaci i signori Robba avv. Pietro, De Planta cav. Adolfo e Pulciano cav. ing. Melchiorre.

Funzionarono da scrutatori i signori Allasia Filippo e Veggi Luigi, da segretario il capo contabile della Società.

Il comm. ing. Adolfo Pellegrini dà lettura della relazione del Consiglio, dalla quale si rileva che i risultati complessivi dell'esercizio decorso furono soddisfacenti.

La lieve diminuzione verificatasi nel prodotto complessivo del trasporto dei viaggiatori fu abbondantemente compensata dall'aumentato traffico nelle merci a piccola velocità, il quale raggiunse le 60 mila tonnellate complessivamente, cifra che supera del doppio quelle che si trasportavano nel 1884.

Per soddisfare alle esigenze dell'accresciuto movimento si è dovuto aumentare la dotazione del materiale ferroviario e tramviario.

La relazione accenna quindi a diversi lavori eseguiti durante l'esercizio, per passare poi alla statistica dei viaggiatori che frequentarono le varie linee.

Viaggiarono 96,042 persone sulla tramvia Rivarolo Cuorgnè e sulla tramvia Torino-Leynì-Volpiano 178,060; in complesso si effettuarono sulla Rete 465,835 viaggi.

Le categorie di merci che fornirono il maggior incremento ai trasporti a piccola velocità furono specialmente i cereali, gli olii e prodotti chimici, i filati e tessuti, le macchine e meccanismi, i minerali e prodotti industriali, i combustibili ed i concimi.

Delle 60,066 tonnellate di merci a P. V., trasportate durante il 1895, 23,287 tonnellate percorsero la tramvia Rivarolo-Cuorgnè e 9578 quella Torino-Leynì-Volpiano.

Gli introiti diretti ed indiretti ascesero nel loro complesso a L. 625,479.67 netti dalle tasse erariali e di bollo e così ripartiti:

L. 468,762 riscosse nell'esercizio della ferrovia Torino-Settimo-Castellamonte e comprendenti conseguentemente la quota divisibile colla Società per le Strade Ferrate del Mediterraneo, per il tratto Torino-Settimo;

L. 17,176.10 percepite sulla tramvia Torino-Leinì-Volpiano;

L. 69,441.57 provenienti dall'esercizio della tramvia Rivarolo-Cuorgnè.

Il complesso delle spese dell'esercizio scorso fu di lire 418,979.67, che comprendono il pedaggio pagato alla Società per le strade ferrate del Mediterraneo, per il percorso dei treni fra Torino Porta Susa e Settimo, in lire 32,789.93; le imposte, tasse e spese generali per L. 76,924.58, nonchè lo svalutamento delle diverse concessioni per L. 31,780.28.

È pure compresa nelle spese d'Esercizio la partecipazione del 6 0[0 alla Cassa di previdenza a favore del personale, istituita al 1° luglio.

Gli utili ammontano complessivamente a lire 207,072.39 e permettono un dividendo di L. 15.50 per ogni azione di capitale, e di L. 5.50 per azione di godimento.

Tale dividendo verrà ripartito in due pagamenti; il primo dei quali di L. 10, da effettuarsi al 1° aprile p. v., rappresentante l'interesse del 5 0[0 sul capitale versato per ogni azione; il secondo al 1° ottobre p. v. in L. 5.50 sia alle

azioni ordinarie, a saldo dividendo dell'esercizio 1895, che alle azioni di godimento, contemporaneamente al rimborso delle L. 200 versate su ciascheduna delle 21 azioni sorteggiate e sostituite da altrettante azioni di godimento all'epoca suddetta.

Per l'Esposizione Generale Italiana del 1898 sono state sottoscritte 60 azioni da L. 100.

Terminata la relazione del Consiglio d'amministrazione, l'ing. Pulciano diede lettura di quella dei Sindaci.

Relazioni e bilancio vennero approvati senza discussione.

Eseguitasi quindi la votazione per le varie nomine vennero riconfermati a consiglieri i signori: Ceriana cav. ing. Francesco e Zanaroli cav. Egidio; a sindaci: Bobba avv. Pietro, De Planta cav. Adolfo e Pulciano cav. ing. Melchiorre; a sindaci supplenti: Gatti Ernesto e Miaglia comm. avvocato Edoardo.

Società telefonica per l'Alta Italia.

Domenica sotto la presidenza del Comm. Tommaso Bertarelli, si è tenuta a Milano l'assemblea generale degli azionisti di tale Società, la quale ora esercita le reti urbane di Milano, Torino, Como, Monza, Legnano, Alessandria e Biella, e le due sole linee intercomunali attivate finora in Italia, da Milano a Monza e da Milano a Legnano.

L'esercizio delle reti di Torino, Alessandria e Biella, fu assunto dalla Società soltanto dal 1° ottobre 1895 e quello della rete urbana di Legnano colla linea intercomunale Milano-Legnano fu iniziato al 1° gennaio del corrente anno.

Gli utenti al telefono nelle varie reti succitate erano complessivamente al 1° gennaio scorso in numero di circa 2650, di cui 1532 a Milano e 843 a Torino. Fra Milano e Monza si fecero in tutto l'anno 5757 comunicazioni.

Il bilancio presentato dal Consiglio, e che fu approvato dall'assemblea, si chiude con un utile di L. 176,630 55 e permette un dividendo di L. 12.50 per azione e sarà pagabile al 1° aprile venturo.

Col fondo di reintegrazione del capitale sociale costituito sui bilanci precedenti e su quello dell'ultimo esercizio, venne deciso di rimborsare il capitale a n. 1000 azioni, che furono estratte seduta stante.

Il presidente espose le pratiche fatte replicatamente col Governo per riescire a collegare le reti telefoniche di Milano colla Svizzera a Chiasso, con Genova e con altre città importanti, ma ciò senza alcun risultato.

L'assemblea, lamentando che il nostro Paese sia tanto in arretrato in confronto agli altri, per quanto riguarda la telefonia intercomunale, espresse la speranza che il nuovo Ministro delle poste e telegrafi, on. Carmine, abbia a dare valido impulso a questo nuovo importante sistema di comunicazioni, tanto più che lo potrebbe fare senza aggravio, ma anzi con beneficio del bilancio dello Stato.

BIBLIOGRAFIA

Baumaterialienkunde, *giornale ufficiale dell'Associazione internazionale per l'esame dei materiali tecnici.*

Sotto questo titolo si pubblicherà fra breve a Stoccarda il primo numero di una interessante Rivista delle pubblicazioni concernenti i materiali di costruzione e tecnici. Essa sarà redatta, col concorso di tutti i pratici più noti, dal prof. Herm. Giessler.

Il prezzo d'abbonamento per l'Unione Postale è di fr. 18.75. Per i membri dell'Associazione internazionale è di fr. 12 50.

Raccomandiamo vivamente agli ingegneri, ai tecnici ed in genere a tutti coloro che dirigono officine, fonderie, alti forni, ecc., la nuova pubblicazione.

La *Rivista* pubblicherà articoli in tedesco ed in francese ed, occorrendo, anche in inglese ed in italiano.

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

Conferenza internazionale di Parigi per la revisione della Convenzione internazionale di Berna.

Ci si scrive da Parigi li 24 marzo:

La Conferenza internazionale per la revisione della Convenzione internazionale di Berna sul trasporto di merci per Strade Ferrate venne solennemente inaugurata il 16 corrente mese al Ministero dei Lavori Pubblici sotto la presidenza del Ministro Guyot-Dessaigne, che pronunciava un elevato discorso, a cui risposero vari delegati dei diversi Stati rappresentati alla Conferenza. Nello stesso giorno aveva luogo uno splendido ricevimento presso il prefato Ministro, e nel giorno successivo tutti i 45 membri della Conferenza venivano presentati al Presidente della Repubblica che si trattenne con loro nel Palazzo dell'Eliseo.

La presidenza effettiva della Conferenza venne poi deferita al Consigliere di Stato sig. Picard, presidente della sezione dei lavori pubblici.

Si procedette successivamente alla nomina di due Commissioni: la prima giuridica, la seconda tecnica con rappresentanza di tutte le Delegazioni per preparare il lavoro e le proposte da discutere nelle sedute plenarie. Di queste già ne vennero tenute alcune, e gli studi delle Commissioni procedono alacremente, occupandosi la prima della materia più grave, d'indole legale e di massima, e la seconda della parte speciale riguardante il servizio ferroviario nella sua pratica applicazione.

Essendo in discussione alcuni punti importanti ed un certo numero di emendamenti e proposte di dettaglio, si prevede che il lavoro della Conferenza dovrà continuare per alcun tempo e non sarà probabilmente esaurito prima della fine del corrente mese.

Nella giornata di ieri le Compagnie delle ferrovie dell'Est, del Mezzogiorno, del Nord, d'Orléans, dell'Ovest e della P. L. M. offersero ai conferenti una gita alla città industriale di Rouen, dove i rappresentanti dei dieci Stati intervenuti alla Conferenza, ebbero la più cordiale ospitalità con intervento di molte notabilità ferroviarie, del Prefetto e del Sindaco locale, che pronunciarono patriottici e gentili discorsi, ai quali replicarono i delegati esteri.

Dalla rappresentanza italiana fu indirizzato un saluto al chiaro avv. de Seigneux, ora Presidente della Cassazione di Ginevra, presente al convegno e primo iniziatore della Convenzione di Berna.

Ricostituzione dei Collegi arbitrali, istituiti colla legge del 27 aprile 1885, N. 3048, serie 3ª, di approvazione delle Convenzioni ferroviarie, per il quarto triennio.

Le Società Ferroviarie hanno provveduto alla ricostituzione delle rappresentanze nel rispettivo Collegio, confermando il mandato, anche pel quarto triennio, agli arbitri uscenti di carica, cioè:

Per la Rete Mediterranea, ai signori: Senatore professore Girolamo Boccardo; comm. ing. Giacinto Berruti effettivi; e senatore comm. Giovanni Pavoni supplente;

Per la Rete Adriatica, ai signori: Senatore commendatore Leopoldo Puccioni; senatore ing. Giulio Vigoni effettivi; e cav. avv. Giuseppe Malenchini supplente;

E per la Rete Sicula, ai signori: Deputato commendatore avv. Teodorico Bonacci; ing. Lorenzo Garroni effettivi; e cav. prof. Vittorio Scialoia supplente.

— Con Reale Decreto poi, in data del 19 corrente mese, sono stati confermati pel triennio 1896-99 per conto del Governo, come membri effettivi dei Collegi Arbitrali per le tre grandi reti ferroviarie, i signori: Senatore commendatore Giuseppe Saracco e senatore comm. Pasquale Valsecchi; e come supplente il comm. Giovanni Baccelli, consigliere della Corte dei Conti.

><

Conferenza per l'unità tecnica delle Strade Ferrate.

Nel *Monitore* del 14 marzo corrente abbiamo pubblicato i nomi dei rappresentanti della Società delle Ferrovie Meridionali alla 3ª conferenza internazionale per l'unità tecnica delle strade ferrate a Berna.

Ora siamo in grado di annunziare che la Società del Mediterraneo sarà rappresentata in detta Conferenza dai signori: comm. ing. Cornetti, Capo servizio della Trazione; cav. ing. G. Bertoldo, Ispettore principale della direzione del Materiale; cav. ing. A. Zanotta, Capo sezione principale del Mantenimento e Costruzioni.

><

Ferrovie economiche di Reggio Emilia.

(*Istituzione di una Cassa pensioni*).

Ci informano da Reggio Emilia che la Direzione dell'esercizio di quelle ferrovie economiche provinciali, preoccupata per l'avvenire del dipendente personale, ha fatto a suo tempo degli studi per l'istituzione d'una Cassa pensioni pel personale medesimo: ma risultando forti difficoltà sia per l'istituzione d'una Cassa autonoma che pel regolare suo funzionamento, ha elaborato colle Assicurazioni generali di Venezia degli speciali contratti.

E fiduciosa di ottenere l'appoggio ed il concorso della propria Società, portò il progetto dinanzi al suo Consiglio d'Amministrazione e ne ottenne non solo l'approvazione, ma anche un concorso annuo di L. 2500 in danaro e l'abbandono di alcuni prodotti fuori traffico — come il taglio delle siepi, erbe, ecc. — ed infine anche la facoltà d'istituire dei biglietti d'ingresso alle stazioni — come si usa per le grandi reti — e sempre a profitto di detta Cassa.

In seguito a sì benevola deliberazione, che in complesso frutta L. 4500 annue, il contratto colla Società predetta di Assicurazione venne concluso, e la Cassa pensioni ed Assicurazione sulla vita funziona regolarmente in base a polizze individuali.

E poichè l'istituzione dei suddetti biglietti d'ingresso alle stazioni deve ottenere l'autorizzazione del Ministero dei Lavori Pubblici, la prefata Direzione gli si è rivolta invocandone la benevola accoglienza della domanda. Ed il Ministero, tenuto conto del lodevole scopo cui mira il provvedimento in questione, ha dato in massima il proprio assenso, salvo aprovvedere in via definitiva, allorchè gli sarà, allo scopo, presentato regolare progetto.

><

Costruzioni ferroviarie in Rumania.

Il Governo rumeno ha indetto i seguenti appalti, i quali avranno luogo presso il Ministero dei Lavori Pubblici a Bucarest, come segue:

23 aprile 1896, per la costruzione della linea ferroviaria Pitestì-Curtea de Arges (lavori di sterro, arte, pavimentazione, posa della via metallica, ecc.). — Importo L. 1,320,000.

27 aprile 1896, per la costruzione della linea ferroviaria Calafat-Porto (lavori di sterro, arte, pavimentazione ecc.). — Importo L. 1,200,000.

4 maggio 1896, per la costruzione di uno scalo nel porto di Cafalat. — Importo L. 298,696.

I relativi avvisi d'asta e le condizioni generali per le imprese di costruzioni e delle condizioni speciali per i lavori di sterro, sono ostensibili presso il Museo Commerciale di Torino, Via S. Francesco da Paola, 24.

><

Ferrovie dell'Adriatico.

(*Gare aggiudicate*).

Il giorno 16 del corrente mese, in Ancona, presso la Direzione dei lavori per le Strade Ferrate Meridionali, ebbe luogo la gara per l'appalto a licitazione privata dei lavori relativi al consolidamento fra i chilometri 45.511 e 45.668 della ferrovia da Treviso a Belluno. Fra 19 Ditte invitate, 7 hanno presentato offerte di ribasso, ed i lavori sono stati provvisoriamente aggiudicati alla Ditta Coletti Daniele, la quale ha presentato la migliore offerta di ribasso del 23.05 per cento sui prezzi di tariffa.

(*Elaborati di gara*).

La Direzione generale per le Strade Ferrate Meridionali ha presentato al Regio Ispettorato generale delle Ferrovie la proposta, corredata degli elaborati di gara, per la provvista di materiale rotabile e di materiale d'esercizio per le officine e pei depositi locomotive sul fondo di lire 1,000,000 disponibile per prima dotazione di materiale mobile e di esercizio sulle linee complementari durante l'esercizio finanziario del biennio 1895-96 e 1896-97.

Nella suindicata proposta sono comprese le seguenti forniture:

N. 4 locomotive a quattro ruote accoppiate con sterzo e con tender separato, munite di freno a vuoto, e di riscaldamento a vapore delle carrozze (lotto unico);

N. 6 carrozze miste di 1ª e 2ª classe, a tre sale, di tipo intercomunicante con quattro scompartimenti, due ritirate, corridoio e terrazzini chiusi muniti di mantice, munite di freno a mano, a vuoto e ad aria compressa, d'illuminazione a gas e di riscaldamento a vapore (lotto unico);

N. 30 carri per trasporto di merci e di bestiame, con freno a mano (due lotti);

N. 18 carri per trasporto di merci e di bestiame senza freno a mano (lotto unico).

La proposta in questione considera inoltre la provvista di materiale d'esercizio delle officine per un importo di L. 99,950.20 e la provvista di materiale d'esercizio per i depositi nelle stazioni e sulla linea per un importo di L. 50,000.

(*Progetti, preventivi, ecc., presentati all'approvazione governativa*).

L'Amministrazione delle Strade Ferrate Meridionali ha sottoposto alla approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici:

1. Il contratto stipulato colla Società Bergamasca della Illuminazione Elettrica, per provvedere all'impianto della illuminazione elettrica dei locali e delle aree scoperte della *Stazione di Bergamo;*

2. La proposta per ricostruire il rivestimento interno dei forni da pane esistenti presso alle case cantoniere del tronco Roma-Montecelio, nella ferrovia da *Roma-Solmona.* Spesa preventivata L. 1530;

3. Il contratto stipulato col Municipio di *Narni* per l'impianto e l'esercizio della illuminazione elettrica in quella stazione ferroviaria;

4. La proposta per l'applicazione di sonerie elettriche di controllo al segnale a disco verso Foggia, nella stazione di Pedaso, lungo la ferrovia *Bologna-Otranto.* Spesa preventivata L. 650.

5. La proposta per la costruzione di un passaggio pedonale nella luce del ponte sul Canale Naviglio, attraverso la stazione di Faenza, nella linea *Bologna-Ancona*. Spesa occorrente L. 710;

6. La proposta per applicare delle sonerie di controllo al segnale a disco verso Solmona in stazione di Bagni-Albule, lungo la ferrovia da *Roma a Solmona*, con preventivo di spesa di L. 400.

><

Ferrovie del Mediterraneo.

(Progetti, preventivi, ecc. presentati all'approvazione governativa).

L'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici:

1. La proposta dei lavori occorrenti per il consolidamento della sponda destra del torrente Savolano, presso il ponte della via Aione, al chilometro 301.851, della linea *Roma-Pisa*. La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 2100, e l'esecuzione del lavoro verrà affidata a trattative private a Ditta benevisa all'Amministrazione;

2. La proposta di parziale e saltuaria ricostruzione dei piedritti nel rivestimento della galleria Peyron, situata fra le progressive 58.066.15 e 58.461.70 della ferrovia da *Savona a Bra*. I lavori importano una spesa di L. 6800 e verranno eseguiti mediante cottimo per trattativa privata;

3. La proposta per l'impianto di una bilancia a ponte a rotaie continue, della portata di 30 tonnellate, del sistema Opessi, nella stazione di *Milano-Centrale*. La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 6220;

4. La proposta di lavori di consolidamento della falda sinistra della trincea fra i chilometri 263.869 e 264.072, fra le stazioni di Palma e di Sarno, nella linea da *Cancello ad Avellino*, con annesso preventivo di spesa di L. 7000;

5. La proposta relativa all'impianto di una bilancia a ponte, a rotaie continue, della portata di 30 tonnellate, del sistema Opessi, nella stazione di *Milano-Porta Sempione*. Spesa all'uopo occorrente L. 6090;

6. La proposta per l'impianto di un apparecchio per spari di allarme a preavviso del segnale di prima categoria che protegge la stazione di Spezia verso Pisa. Spesa occorrente L. 2096.25;

7. Proposta per l'impianto di una bilancia a ponte, della portata di 30 tonnellate, a rotaie continue, del sistema Opessi, nella stazione di Mortara lungo la linea da *Alessandria ad Arona*, con annesso preventivo di spesa di L. 7470;

8. La proposta delle opere occorrenti per l'impianto di una fermata nella località *La Pavona* al chilometro 23.419.20 della linea *Roma-Velletri*, fra le stazioni di Ciampino e di Cecchina nella linea Ciampino-Velletri;

9. Il preventivo della spesa di L. 6190 occorrente per la sostituzione e lo spostamento, nella stazione di *Pisa-Centrale*, di una bilancia a ponte, a rotaie continue, del sistema Opessi, della portata di 30 tonnellate, ad altra della portata di 20 tonnellate, onde così rendere anche possibile la pesatura dei carri del combustibile.

><

Ferrovie della Sicilia.

(Progetto di lavori alle Officine di Palermo e di Messina).

La Sicula ha presentato all'approvazione governativa la proposta per provvedere di reticella metallica le finestre delle sale nelle Officine di Palermo e di Messina, con preventivo di spesa di L. 1050.

><

Navigazione sul Lago Maggiore.

Col 15 aprile p. v. è modificato l'orario dei piroscafi sul Lago Maggiore.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato:

Ha manifestato l'avviso che in base agli schemi di contratto e di tariffa d'appalto, preparati dall'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo, si possa indire l'appalto dei lavori occorrenti per l'impianto d'un binario di salvamento nella stazione di Vernante della ferrovia da Cuneo a Ventimiglia, per i quali è preventivata la spesa di L. 60,000. L'esecuzione delle opere sarà affidata alla predetta Amministrazione a rimborso di spesa, con facoltà di provvedervi mediante licitazione privata;

Ha dato il suo parere su di un progetto di transazione concordato dalla Società esercente la Rete Mediterranea con Enrichetta dal Giudice, Landi ed altri, circa la vertenza relativa al prezzo di mq. 3329.37 di terreno espropriato per l'impianto di un fascio di binari d'interesse militare nella stazione di Caserta;

Ha ritenuto che anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità possa approvarsi un progetto compilato dall'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo concernente i lavori d'impianto di una scogliera con massi artificiali a Basento, al chilom. 203.640-203.124 fra la stazione di Campomaggiore e di Calciano-Tricarico della linea ferroviaria Eboli-Metaponto. La spesa totale all'uopo preventivata ammonta a L. 10,000. All'esecuzione dell'opera, il cui compimento dovrà effettuarsi nel termine di un anno, sarà provveduto mediante trattativa privata, con una Ditta benevisa all'Amministrazione;

Ha dato il suo parere sugli atti di collaudo e di liquidazione finale dei lavori relativi al completamento del tronco Cesenatico-Rubicone della ferrovia Ferrara-Ravenna-Rimini, affidati a rimborso di spesa alla Società per le Strade Ferrate Meridionali — esercente la Rete Adriatica — e da questa appaltati alla Ditta assuntrice Nicola Squadrani;

Ha inoltre manifestato il suo avviso su d'un progetto di transazione colla impresa Carratù in relazione ai maggiori compensi da essa domandati in seguito ai lavori da essa eseguiti per il consolidamento della trincea al chilometro 264 della ferrovia da Cancello ad Avellino.

><

Tariffe ferroviarie italiane.

La Mediterranea ha presentato con parere favorevole al Ministero dei Lavori Pubblici:

a) Una istanza della Ditta Salvatore Vitale per ottenere che la nota concessione accordatale pei trasporti di farina e crusca da Roma a Nola, Napoli e San Giovanni a Teduccio e viceversa e di cereali da Napoli a Roma, che viene a scadere col 30 aprile p. v., sia rinnovata per un altro anno, estendendola anche ai trasporti di dette merci che si effettuassero da Roma a Caserta o viceversa;

b) La proposta relativa alla rinnovazione per un altro anno, decorrendo dal 1° marzo corrente, della concessione fatta alla Ditta Gaetano Mascaro per i suoi trasporti di olio di oliva dalle Calabrie a Napoli, Salerno, Castellamare di Stabia e Torre Annunziata.

—

Il Ministero del Tesoro, di accordo con quello delle Finanze:

Ha preso atto della proroga stabilita per altri due

anni, e cioè fino al 31 marzo 1898 della tariffa locale N. 410 piccola velocità;

Ha acconsentito alle proposte della Amministrazione ferroviaria per facilitazioni da accordarsi per un biennio al Cotonificio Veneziano per i trasporti da Venezia a Pordenone di cotoni sodi e di cascami di cotoni greggi;

Ha annuito a che sia accolta la domanda della Ditta Niethammer e Comp. di Ancona, per facilitazioni di tariffa nei trasporti di carbon fossile per le destinazioni, per i quantitativi minimi e per i prezzi concordati fra le parti interessate;

Si è dichiarato inteso del proseguimento per altri due anni, a partire dal 1° aprile p. v., dell'esperimento della tariffa locale N. 416, P. V., per trasporti di filati e cascami di cotone e di casse vuote usate;

Ha dato il proprio benestare alla rinnovazione, fino a tutto marzo 1897, della concessione già accordata alla Ditta Figli di Luzio Crastan e Comp. per i trasporti di cicoria in radici dal Belgio all'Italia;

Ha annuito alla estensione ai trasporti in partenza dalla stazione di Rossano, della tariffa locale N. 230 P. V. accordata su domanda dalla Ditta Michela e Fabbricotti;

Ha consentito alla rinnovazione per tutto il corrente anno della concessione di cui gode la Ditta Maurelio Bassi per i suoi trasporti di vino e di fusti vuoti fra Venezia e Padova;

Ha dato il proprio consenso alla proposta di modificazione al primo capoverso dell'articolo 108 delle tariffe e condizioni pei trasporti, presentata dalle Società esercenti le tre grandi reti ferroviarie. Con tale modificazione patrocinata dal Consiglio delle tariffe, si viene a stabilire che d'ora innanzi, alle rispedizioni delle merci, comprese nelle ultime tre classi, a vagone completo, in servizio interno, ed a richiesta del destinatario, non sia applicata la tassa di carico e scarico; ma si faccia pagare per la rispedizione una tassa fissa di L. 0.51 più L. 0.204, differenza fra il diritto fisso e la somma di L. 1.02, quota di carico e scarico, rimanendo fermo per le altre merci il consueto integrale diritto fisso;

Ha approvato la rinnovazione della concessione fatta nell'ora decorso anno alla Unione Militare pel trasporto di vini dalle Puglie a Roma, colle varianti ed aggiunte domandate dalla Unione stessa;

Ha approvata la proposta, giusta la quale, alla tariffa speciale interna della Società per le Strade Ferrate della Sicilia N. 106, P. V., viene fatta l'aggiunta nel senso che per i trasporti di olio d'oliva, a formare il peso minimo prescritto per vagone completo, è ammesso il carico misto dell'olio in pelli, dell'olio in botti, barili, ecc.

—

L'Adriatica ha presentato, con parere favorevole, al Ministero del Lavori Pubblici una domanda della Ditta Bortolo Lazzaris di Venezia per ottenere la rinnovazione per un altr'anno, ed alle stesse condizioni di quella precedente, della concessione relativa ai trasporti di cassette di legno ed assicelle in partenza dalla stazione di Spresiano.

—

Il Ministero del Tesoro, d'accordo con quello delle Finanze, ha approvato la modificazione proposta agli articoli 34 e 105 delle vigenti tariffe, la quale modificazione è diretta a porre gli articoli stessi in armonia colle disposizioni del R° Decreto, n. 558, del 21 aprile 1862.

—

La Mediterranea ha sottoposto, con parere favorevole, al Ministero dei Lavori Pubblici una domanda della Ditta Sclopis e Comp., concernente la rinnovazione per un altro anno, ed alle stesse condizioni, della concessione fattale in passato per i suoi trasporti di acido solforico e muriatico a vagone completo, in partenza da Torino, per qualsiasi stazione delle Reti Mediterranea ed Adriatica.

—

È in corso un decreto dei Ministri dei Lavori Pubblici e di Agricoltura, Industria e Commercio col quale, su proposta dell'Amministrazione delle Strade Ferrate, della Sicilia, si dispone quanto segue:

1° È abrogata la tariffa locale n. 215, P. V., già approvata con decreto del 31 ottobre 1895;

2° È approvata in via provvisoria e di esperimento una nuova tariffa locale pei trasporti di vino da Vittoria a Siracusa-Porto, Licata-Porto, Caltanissetta e Girgenti, in botti o barili ed anche in recipienti di tela impermeabile, ma senza garanzia per le eventuali dispersioni.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Cuneo-Ventimiglia. — In seguito alle voci ed alle notizie pubblicate sulla sospensione dei lavori della Galleria di Tenda, il Ministro Perazzi diede la seguente smentita ufficiale.

« Roma, 24 marzo 1896.

« *On. signor Deputato Rovasenda,*

« In risposta al telegramma in data 23 corrente della S. V. O., mi affretto a dichiararle che sono destituite di fondamento le voci relative a sospensione dei lavori della Galleria di Tenda (ferrovia Cuneo-Ventimiglia).

« Recentissime informazioni mi assicurano che nel lavoro non si sono presentate difficoltà maggiori di quelle ormai note, ma in ogni modo mi giova confermare che l'Amministrazione *non ha mai pensato, nè pensa di sospendere la costruzione della galleria.*

« Con tutta stima, « *Dev.mo*: C. Perazzi ».

Ferrovie del Mediterraneo. — *Prodotti dal 1° luglio 1895 al 20 marzo 1896.* — Nella decade dal 1° al 20 marzo corrente i prodotti approssimativi del traffico sulle strade ferrate della Rete Mediterranea ascesero a L. 3,465,155, superando di L. 273,458 quelli ottenuti nella corrispondente decade del 1895.

L'insieme dei prodotti dal 1° luglio 1895 al 20 marzo 1896 si ragguaglia a L. 91,325,562, presentando un aumento di L. 6,152,138 sul periodo corrispondente dell'esercizio precedente.

Ferrovie Nord-Milano. — La Direzione ha pubblicato l'avviso riguardante le modificazioni d'orario che verranno attivate sulle sue linee a datare dal 1° aprile p. v.

Funicolare Como-Brunate. — Il 25 corr. si è riaperta la funicolare, alla quale si sono fatte delle utili innovazioni.

Tramvia Monza-Barzanò. — Domenica scorsa vi fu l'assemblea generale degli azionisti di questa tramvia.

La numerosa adunanza venne aperta dall'avv. Favini, vice-presidente del Consiglio.

Fu presentata la relazione del Consiglio, il rapporto della Direzione e dei Sindaci e quindi si passò alla discussione del bilancio. Venne constatato con soddisfazione l'ognor crescente prosperità della tramvia, che dà un reddito superiore alle 9000 lire al chilometro. Superati i gravi ostacoli dovuti al primo impianto, rifatto per intero l'armamento della linea e provvisto all'aumento di materiale mobile, il Consiglio, continuando l'attuale andamento delle cose, spera in breve di poter mettere l'azienda in tali condizioni finanziarie da essere finalmente rimuneratrice al capitale impiegatovi.

L'Assemblea approvò l'operato del Consiglio e le conclusioni dei sindaci, quindi passò alla nomina delle cariche sociali, in seguito alla quale il Consiglio riesci composto

dei signori Colombo ing. Gaetano, Della Somaglia conte Gian Giacomo, Favini avv. Gaetano, Galliani cav. Attilio, Grondona cav. Felice, Greppi nobile avv. Giulio, Greppi nobile cav. Luigi.

Pel collegio dei sindaci i signori: Belloni rag. Gaetano, Cernuschi ing. cav. Luigi entrambi di Monza e Redaelli ing. cav. Ambrogio.

Sindaci supplenti i signori: Mariani rag. Pietro e Strada rag. Paolo.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — *Prodotti del mese di febbraio 1896.* — Il movimento sulle linee della ferrovia del Gottardo (266 chilom.), nel mese di febbraio 1896, confrontato con quello dello stesso mese 1895, fu il seguente:

		1896 febbraio	1895
Passeggieri trasportati	Num.	103,500	74,124
» introito	L.	360,500	213,196.99
Bagagli e cadaveri	Tonn.	260	232
» introito	L.	22,700	21,385.70
Bestiame trasportato	Capi	10,100	13,023
» introito	L.	39,800	52,140.99
Merce trasportata	Tonn.	61,000	52,512
» introito	L.	682,000	624,303.49
Introito complessivo	»	1,105,000	911,027.17
» chilometrico	»	4,154.13	3,424 91
Proventi diversi	»	40.000	39,675.10
Introito generale	»	1,145,000	950,702.27
Spesa complessiva	»	655,000	600,731.55
» chilometrica	»	2,462.40	2,258.39
Introito netto	»	490,000	349,970.72

Nelle spese di esercizio non sono comprese le spese di rinnovazione delle linee e del materiale d'esercizio, che sono rimborsate dal fondo di rinnovazione.

Ferrovie Svizzere. — *Ferrovia Giura-Sempione.* — Giovedì scorso il Consiglio d'Amministrazione della ferrovia Giura-Sempione, in sua adunanza, prese le seguenti risoluzioni:

1. Il Consiglio d'Amministrazione autorizza la Direzione a dividere i 600,000 franchi stabiliti nella seduta del 20 gennaio per il miglioramento degli stipendi di quegli impiegati i quali percepiscono fr. 3500 e meno, come segue: fr. 100,000 per miglioramento dello stipendio degli operai giornalieri di tutti i rami del servizio, e fr. 500,000 per aumento degli impiegati a contratto, compreso l'importo degli aumenti biennali per quegli impiegati i quali già dovevano percepirli pel 1896;
2. Il Consiglio d'Amministrazione approva il progetto di scala degli stipendi proposti dalla Direzione;
3. Esso approva le disposizioni di servizio ed autorizza la Direzione alla loro applicazione e di prendere le disposizioni per la loro esecuzione.

A membro della Direzione al posto del defunto Jolissaint è nominato il Consigliere di Governo Stochmar di Berna con 51 voti sopra 56 votanti.

— *Ferrovia del Rigi.* — L'esercizio regolare della ferrovia del Rigi venne aperto il 23 corrente.

— *Nuova ferrovia funicolare.* — Gli ingegneri Trautweiler e Stocker hanno inoltrato al Consiglio federale una domanda di concessione per una ferrovia funicolare dall'*Hôtel Europe*, al Dietschenberg, detto il « Piccolo Rigi ». La parte finanziaria dell'impresa è già assicurata.

— *Ferrovia del Pilato.* — Lunedì scorso si tenne in Lucerna l'assemblea generale degli azionisti della ferrovia del Pilato, la quale approvò il resoconto e il rapporto dell'anno 1895 fissando il dividendo al 6 0|0. Al posto del defunto landamano Durrer in Remo venne nominato membro del Consiglio d'amministrazione il landamano Teodoro Wirz in Sarnen.

— *Ferrovia Ponte Tresa-Lugano.* — Sappiamo che il Comitato promotore degli interessi delle ferrovie secondarie svizzere ha inoltrato all'Assemblea federale una petizione tendente e far modificare la legge sulla contabilità delle strade ferrate, nel senso di indurre le strade ferrate principali ferroviarie a sussidiare quelle ferrovie secondarie che servono d'approccio alle principali. A questa petizione va unito uno specchio delle linee secondarie progettate, che da ciascuna linea principale dovrebbero essere sussidiate.

Tra queste linee vi è anche la Ponte Tresa-Lugano, lunga 8 chilometri, e per la quale si domanda un sussidio di 800 mila franchi.

Ferrovie del Belgio. — *Il Metropolitano di Bruxelles.* — Il Ministro delle ferrovie, poste e telegrafi, Vaudenpeereboom, ha deciso di creare sei vie sotterranee riunenti la stazione del Nord a quella del Mezzogiorno. Per conseguenza tutti i viaggiatori, compresi quelli dei treni internazionali, potranno giungere nel centro di Bruxelles, ove si costruirebbe una grande stazione. Due stazioni sarebbero create a Schaerbeek ed a Forest. La trazione si farebbe con l'elettricità sopra due delle sei vie sotterranee e col vapore sulle altre quattro. Una ferrovia metropolitana di cintura si costruirebbe con trazione elettrica.

Gli impianti progettati, il cui costo è valutato a 70 milioni, saranno sufficienti per portare a Bruxelles, e senza ingombro, 300,000 viaggiatori per giorno. L'impianto delle linee metropolitane entra nella spesa totale per 30 milioni.

Ferrovie Messicane. — La costruzione delle strade ferrate fa un gran progresso al Messico, ove vi sono in questo momento otto linee in via di costruzione, o delle quali la concessione è stata accordata.

Le principali sono: quella di Chihuahua-Durango, di Durango-Mazallan sull'Oceano Atlantico, due prolungamenti della grande linea di Guadalayara, nello Stato di Xalesco, quella di Puebla-Palézada, sull'Oceano Pacifico, quella da Tavala a Chiapa, ed infine la linea da Tehuantepec alla frontiera del Guatemala. La lunghezza totale di queste linee ammonterebbe a 3000 chilometri. Alla fine del 1894 il Messico aveva una rete ferroviaria di 12,000 chilometri di lunghezza.

Notizie Diverse

Lo sviluppo delle tramvie. — Lo sviluppo delle tramvie è veramente degno d'essere notato per la pratica circolazione che queste offrono, congiunta ai migliori risultati. Riassumiamo dalla *Deutsche Strassen and Kleibahnen Zeitung* alcuni dati statistici in proposito.

La prima tramvia inglese fu quella di Birkenhead, costruita nel 1860. Lo sviluppo delle tramvie non è stato rapidissimo in Inghilterra. Tanto che nel 1876 non si contavano che 254 chilometri di tramvie in tutto il Regno Unito; nel 1886 la Rete comprendeva però 1418 km. di linee in esercizio, rappresentanti un capitale di 325 milioni di lire. È interessante seguire la rapida diminuzione dei redditi dell'esercizio da parte dei viaggiatori. Nel 1878 il reddito medio era di L. 0.20; ed è caduto successivamente a L. 0.17 nel 1886-87 e a 0.146 nel 1893 94. Questo decremento ha consigliato le Compagnie a ridurre pure le spese d'esercizio, che si videro scendere da L. 0.15, nel 1878, a 0.13 nel 1886-87 e a 0.116 nel 1893-94, sempre per viaggiatore.

Agli Stati Uniti non si contava nel 1892 che una sola linea tramviaria (a New-York) Si sa quale sviluppo straordinario abbia preso questo mezzo di trasporto nel Nuovo Mondo, dove attualmente si contano 20,000 km. di tramvie. Le tramvie della Nuova-Galles del Sud sembrano doversi estendere con la stessa rapidità. Si contano già 94 km. di linee, e nel 1894 si trasportarono 65 milioni di viaggiatori.

L'Austria possedeva nel 1892 più di 100 km. di tramvie a vapore con un trasporto di 6,700,000 viaggiatori, e chilometri 157 di tramvie a trazione animale. L'Ungheria, alla stessa epoca, contava circa 159 km. di tramvie, parte a trazione animale, parte a vapore.

In Olanda, la prima tramvia fu quella da La Haye a Schweningen, costruita nel 1863. In principio del 1894 la Rete misurava km. 10.50 di sviluppo, e le tramvie trasportavano annualmente 41 milioni di viaggiatori e 269,000 tonnellate di merci.

In Italia, come in Olanda, le tramvie sono molto utilizzate per i trasporti delle merci. Nel 1895 la Rete contava 3000 km. di linee. L'Alta Italia possiede una Rete sviluppatissima. Esistono 7 linee di tramvie a vapore in partenza da Torino, 4 linee nei dintorni di Roma; i dintorni di Brescia, Mantova, Bologna ed Alessandria hanno pure 4 linee per ognuna di queste città, e da Milano se ne contano 10. La prima tramvia a vapore non rimonta che al 1878, ed è quella fra Cuneo e Borgo San Dalmazzo. Una Società importante di tramvie a vapore in Italia esercisce una rete di oltre chilometri 250, con velocità media di 18 km. all'ora e con una velocità massima non superiore ai 25 km. e una minima non inferiore ai 15.

Il telegrafo-fono. — Una invenzione che ha pure la sua importanza e non manca di interesse per gli studiosi, ci venne recentemente annunciata.

Si tratta di un apparecchio dovuto all'ingegnere Gattinger, Ispettore-capo delle Ferrovie Austriache, mediante il quale si può corrispondere nello stesso tempo e mediante lo stesso filo tanto telegraficamente che telefonicamente.

Il nuovo apparecchio telefonico Gattinger è provvisto di speciali « trasformatori » e di microfono sonoro a grafite, i quali rendono possibile e perfetta la duplice comunicazione, senza recar disturbo ai rispettivi servizi.

Giorni sono la ditta C. Longari e C. di Cremona, rappresentante per l'Italia, fece la prova del nuovo sistema sulla linea telegrafica Cremona-Ostiano.

Il risultato non poteva essere più lusinghiero.

Mentre perdurava la corrispondenza telegrafica fra la stazione di Cremona e quella di Ostiano, attivossi a metà strada (Vescovato) una chiara, per non dire sorprendente, conversazione telefonica coll'ufficio di Cremona, servendosi dell'apparecchio Gattinger trasportabile, momentaneamente congiunto alla linea telegrafica.

Ministero delle Poste e dei Telegrafi. — Resoconto statistico dell'importo dei vaglia, delle cartoline-vaglia e dei titoli di credito emessi e pagati durante l'esercizio 1894-95 e confronto con quelli emessi e pagati nel l'esercizio 1893-94.

Specie dei titoli		Emessi	Pagati
Vaglia ordinari . .	L.	551,482,955.25	545,030,808.10
Cartoline-vaglia . .	»	30,864,627 —	30,804,992 —
Vaglia militari . .	»	2,045,460.44	2,070,615.46
Id. telegrafici. .	»	65,212,851.21	65,234,878.31
Id. internazionali	»	25,315,026.77	24,783,332.42
Id. consolari . .	»	316,801 —	350,741 —
Titoli di credito. .	»	62,046 —	64,155 90
Somma eserc. 1894-95	L.	675,299,767.67	668,339,523.19
Id. id. 1893 94	»	671,561,933.63	669,525,757.95
Differenze. in più	L.	3,737,834.04	—
Differenze. in meno		—	1,186,234.76

Un nuovo tunnel sotto il Tamigi. — A Blackwall, sobborgo di Londra, si sta costruendo attualmente un nuovo tunnel sotto il Tamigi, destinato a unire fra loro Poplar e Greenwich.

Nel suo complesso, questo nuovo tunnel misura 1600 m. di lunghezza, di cui 1100 costruiti col mezzo dell'aria compressa, essendo stati fatti a cielo scoperto gli accessi a ciascuna delle rive. Nelle parti in trincea, i muri di sostegno sono provvisti d'un rivestimento in mattoni smaltati bianchi, come pure le pareti del tunnel. Questi mattoni smaltati sono stati impiegati recentemente a Parigi nel prolungamento sotterraneo della ferrovia a Sceaux.

Il traforo del tunnel è stato incominciato nel marzo 1892, nell'estremità meridionale, dove il suolo è più favorevole; nel settembre del 1894 il tunnel traversava il fiume.

Durante i primi 200 metri tutto andò bene, l'avanzamento mensile era di 45 m. e la pressione dell'aria non oltrepassava da 1 a 2 kg.; ma presto si arrivò ad un punto dove la rotella adoperata per iscavare il tunnel non era separata dal fiume che da un letto di 1.80 a 2 metri di ghiaia. Nonostante la precauzione presa d'immergere enorme quantità di argilla al punto corrispondente del fiume, i lavori subirono un tempo di ristagno e l'avanzamento non sorpassò i 7 od 8 m. al mese, la pressione dell'aria dovette esser portata da 2 a 4 kg.

Il nuovo tunnel è il più grande fin qui costruito; misura 8.22 m. di diametro, e rimangono da perforare ancora 300 m.; ma i punti più difficili sono oltrepassati, e si calcola che l'opera potrà essere terminata ed aperta al pubblico nella primavera del 1897. Il tunnel non avrà che un semplice transito per le vetture ed i pedoni.

Grue scorrevole automobile di 40 tonnell. nell'arsenale di Mare Island (Stati Uniti). — L'*Engineering News* descrive una grue automobile di 40 tonn., recentemente messa a Mare Island. Essa è stata costruita a Minneapolis; è adoperata lungo un bacino di carenaggio. Il braccio della grue è montato sopra una piattaforma girevole, e questa è portata da un carro d'acciaio che ha 18 ruote a gola. Il binario è formato da rotaie di 45 kg. al metro, sopra traverse di legno collocate sopra una palafitta. Vi sono due ruote motrici fatte in modo che la velocità della ruota esterna aumenta automaticamente, quando il carro si impegna nelle curve che uniscono il binario di testa ai due binari laterali al bacino; queste curve hanno solamente 20 metri di raggio. Il carro è largo m. 7.20 e porta un contrappeso di 120 tonnellate.

La rotaia circolare su cui gira la piattaforma, ha m. 6.50 di diametro, e vi stanno sopra 50 rotelle di acciaio.

L'albero motore è comandato da due cilindri di 200 mm. di diametro e 305 mm. di corsa.

Il raggio d'azione della grue può variare da 18 metri a 22.50, perchè il braccio è articolato nella sua parte inferiore; è formato di travi armate di lamiera e ferri a squadra. Il cavo d'acciaio ha 33 mm. di diametro; la sua resistenza massima è di 76 tonnellate.

I movimenti di sollevamento, di rotazione e di traslazione possono essere simultanei; la velocità di traslazione è di 15 m. al minuto, quella di sollevamento m. 2.10 al minuto con 40 tonn. di carico, e m. 4 50 con 15 tonn. di carico. La grue fa un giro completo in due minuti. L'altezza massima della puleggia è di 16 metri.

Il peso totale della grue senza il contrappeso è di 300 tonnellate; è costata L. 260,000.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Segniamo con un asterisco * le notizie di cui diamo maggiori ragguagli nelle INFORMAZIONI PARTICOLARI, ove sono pubblicate eziandio le *Deliberazioni del Consiglio di Stato* e le *Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici*.

1. — Progetti e preventivi di spese presentati per l'approvazione al R. Ispettorato Generale.

Rete Adriatica. — L. 1,000,000* elaborati di gara per provvista materiale rotabile e d'esercizio per officine e per depositi locomotive, per gli esercizi 1895-96, 1896-97;

L. 1530 * proposta per lavori ai forni da pane sul tronco Roma-Montecchio, linea Roma-Solmona;

L. 710 * proposta per costruzione di passaggio sul ponte del canale Naviglio in stazione di Faenza, linea Bologna-Ancona;

L. 650 * proposta per applicazione di sonerie elettriche in stazione di Pedaso, linea Bologna-Otranto;

L. 400 * proposta per applicazione di sonerie elettriche in stazione di Bagni-Albule, linea Roma-Solmona;

Proposte * diverse.

Rete Mediterranea. — L. 7470 * proposta per impianto di bilancia a ponte in stazione di Mortara, linea Alessandria-Arona;

L. 7000 * proposta di lavori di consolidamento di trincea fra le stazioni di Palma e di Sarno, linea Cancello-Avellino;

L. 6800 * proposta per ricostruzione dei piedritti della galleria Peyron, sulla linea Savona Bra;

L. 6220 * proposta per impianto di bilancia a ponte in stazione di Milano Centrale;

L. 6190 * proposta per sostituzione e spostamento di bilancia a ponte in stazione di Pisa Centrale;

L. 6090 * proposta per impianto di bilancia a ponte in stazione di Milano Porta Sempione;

L. 2100 * proposta per lavori di consolidamento della sponda destra del torrente Savolano, linea Roma-Pisa;

L. 2096.25 * proposta per impianto apparecchio per spari d'allarme, in stazione di Spezia;

Proposta * delle opere occorrenti per impianto della fermata *La Pavona*, sulla linea Roma-Velletri.

Rete Sicula. — L. 1050 * proposta per provvedere di reticella metallica le finestre delle officine di Palermo e Messina.

4. — Gare aggiudicate.

Rete Adriatica. — Alla Ditta Coletti Daniele venne aggiudicato *provvisoriamente* l'appalto * dei lavori di consolidamento fra i chilometri 45.511 e 45.668 della ferrovia da Treviso a Belluno, col ribasso del 23.05 0[0 sui prezzi di tariffa.

5. — Contratti
stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Mediterranea (Seduta del Comitato e del Consiglio d'Amministrazione, 27 marzo). — Colla Società Anglo-Romana per l'illuminazione di Roma per fornitura di 6000 tonn. di carbone coke gaz;

Colla Ditta Gaslini Pietro per fornitura di kg. 50,000 di olio di lino cotto;

Colla Ditta Giuseppe Poccardi e C. di Torino per fornitura di kg. 500,000 circa di ghisa fusa greggia;

Colla Ditta Fratelli Polla di Torino per fornitura di kg. 500,000 circa di ghisa fusa greggia;

Colla Società Alti forni, fonderie ed acciaierie di Terni per fornitura di n. 300 assi diritti in acciaio Martin-Siemens;

Colla Ditta Fratelli Feltrinelli di Milano per fornitura di metri cubi 1626 circa di legname abete in pezzi segati a 4 fili paralleli;

Colla Ditta Peron Giovanni di Schio per fornitura di mc. 647 circa di legname abete in pezzi segati a 4 fili paralleli;

Colla Ditta Fratelli Bosco di Torino per fornitura di 1300 tenditori completi per carri e carrozze;

Colla Ditta Leopoldo Ciofi e figli di Firenze per fornitura di kg. 30,000 di olio di lino cotto;

Colla Ditta Poccardi Giuseppe e C. di Torino per fornitura di 1500 cuscinetti in bronzo lavorato con guernizione di metallo bianco « Magnolia ».

II. — Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Municipio di Milano (17 aprile, ore 13, unico e definitivo). — Appalto per i lavori di costruzione del canale, fognatura e muro di sponda cavo Redefossi, lungo i viali di Porta Vittoria e Porta Monforte. Importo L. 150,000. Cauzione L. 15,000.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Genova (29 aprile, ore 10, unico e definitivo). — Appalto dei lavori di manutenzione dei moli e delle scogliere del Porto di Savona e sue adiacenze e dell'approdo alla cava di Bergeggi pel sessennio 1896-1902. Importo complessivo L. 183,157.20. Cauzione provvisoria L. 5000. Cauzione definitiva la metà del canone annuo.

APPALTI ALL'ESTERO.

Serbia. — *Amministrazione delle ferrovie dello Stato a Belgrado* (2 settembre). — Aggiudicazione della fornitura di 6 carrozze da viaggiatori e 205 carri da merci.

Belgio. — *Società Nazionale delle Strade Ferrate vicinali.* — Il giorno 6 maggio 1896, alle ore 11, a Bruxelles, aggiudicazione per i lavori di esercizio della linea Haecht Aaerschot-Tirlemont.

Rumania — 22 aprile. — *Municipio di Galatz.* — Pavimentazione di 17 strade per una superficie di mq. 50,832 e dei marciapiedi in asfalto con bordi di granito ed inghiaiamento della riva di Berlad. Importo del lavoro fr. 1,455,500, cauzione provvisoria fr. 72,775.

Egitto — 30 aprile. — *Amministrazione della Daira-Sanieh al Cairo.* — Fornitura di 20 vagoni, lastre metalliche, cavi in filo di ferro, tamponi in ferro, assi, ecc.

III. — Forniture diverse.

Aste.

R. Fonderia — Torino — (10 aprile, ore 9, unica e definitiva). — Fornitura di kg. 10,000 di rottame di **bronzo** diverso a L. 1.35. Cauzione L. 1350; consegna in giorni 40.

Municipio di Torino — (11 aprile, ore 14, unica e definitiva). — Fornitura per la provvista di **ruotale** o **guide** di pietra delle cave di Luserna (Seccarezze). Importo annuo L. 6000.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

			marzo 21	marzo 28
Azioni Ferrovie Biella			L. 475	475
»	»	Mediterranee	» 501	501
»	»	Meridionali	» 656.25	653.50
»	»	Pinerolo (1ª emiss.)	» 360	360
»	»	» (2ª »)	» 341	341
»	»	Secondarie Sarde	» 299	300
»	»	Sicule	» 588	588
Buoni Ferrovie Meridionali			» 568	568
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e				
»	»	Sicule *A. B. C. D.*	» 383	281
»	»	Cuneo (2ª emiss.)	» 208	309.50
»	»	Gottardo 1 °/₀	» 102.35	102.25
»	»	Mediterranee 4 0[0	» 508	507.50
»	»	Meridionali	» 303	303
»	»	Meridionali Austriache	» 389	389
»	»	Palermo-Marsala-Trapani	» 308	307.50
»	»	» 2ª emiss.	» 308	284.50
»	»	Pontebba	» 285	451
»	»	Sarde, serie *A.*	» 292	292
»	»	» serie *B.*	» 289	289
»	»	» 1879	» 295	295
»	»	Savona	» 307	307
»	»	Secondarie Sarde	» 427	427
»	»	Sicule 4 0[0 oro	» 460	460
»	»	Tirreno	» 445	445
»	»	Vittorio Emanuele	» 309	360

CONVOCAZIONI.

SOCIETÀ FERROVIARIE, TRAMVIARIE E DI NAVIGAZIONE.

28 aprile. — **Società della Ferrovia Marmifera privata di Carrara.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 13 a Firenze nella Sede della Banca d'Italia.

ESTRAZIONI E PAGAMENTI.

Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde. — Dal 1° aprile saranno pagate le cedole n. 35 delle Obbligazioni emissione 1879
» 29 » » 1ª » 1882
» 27 » » 2ª » »
in L. 5.82 nette; e la cedola n. 50 delle Obbligazioni, serie A, in L. 5.78 nette.

Saranno pure rimborsate, dalla medesima data, le Obbligazioni estratte il 17 (Vedi *Gazzetta Ufficiale*, foglio inserzioni, al n. 69, 23 marzo).

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1895-96. — *Dall'11 al 20 Marzo 1896.* — *26ª Decade.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA		
	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze
Chilometri in esercizio	4407	4407	—	1307	1085	+ 222
Media	4407	4366	+ 41	1245	1081	+ 164
Viaggiatori	1,223,702 91	1,101,175 24	+ 122,527 67	81,440 97	41,478 32	+ 39,962 65
Bagagli e cani	77,047 81	63,321 86	+ 13,725 95	2,869 01	996 94	+ 1,872 07
Merci a G.V. e P.V. acc.	367,119 75	357,009 93	+ 10,109 82	18,348 27	10,511 10	+ 6,837 17
Merci a P. V.	1,623,960 90	1,561,248 06	+ 62,712 84	70,665 93	55,955 23	+ 14,710 70
TOTALE	3,291,831 37	3,082,755 09	+ 209,076 28	173,324 18	108,941 59	+ 64,382 59
Prodotti dal 1° Luglio 1895 al 20 Marzo 1896.						
Viaggiatori	34,425,543 68	32,244,062 32	+ 2,181,481 36	1,826,124 06	1,642,446 66	+ 183,677 40
Bagagli e cani	1,627,240 14	1,534,574 65	+ 92,665 49	57,403 74	40,926 10	+ 16,477 64
Merci a G.V. e P.V. acc.	8,655,190 48	8,057,540 47	+ 597,650 01	365,229 49	313,781 28	+ 51,448 21
Merci a P. V.	42,652,624 81	39,868,849 08	+ 2,783,775 73	1,716,206 02	1,471,243 39	+ 244,962 63
TOTALE	87,360,599 11	81,705,026 52	+ 5,655,572 59	3,964,963 31	3,468,397 43	+ 496,565 88
Prodotto per chilometro.						
della decade	746 96	699 51	+ 47 45	132 61	100 41	+ 32 20
riassuntivo	19,823 14	18,713 93	+ 1,109 21	3,184 71	3,208 51	— 23 80

(*) La linea Milano-Chiasso (km. 52) comune colla Rete Adriatica, è calcolata per la sola metà.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA. — 7ª Decade — dal 1° al 10 Marzo 1896

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Prodotti indiretti	TOTALE	Media dei chilom. esercitati
PRODOTTI DELLA DECADE.							
1896	900.060 66	47.388 28	264.706 39	1.166.103 54	11.926 95	2.390.785 82	4.247 00
1895	760.651 12	41.811 45	262.833 16	1.106.750 45	13.018 41	2.185.064 59	4.215 00
Differenze nel 1896	+ 140.009 54	+ 5.576 83	+ 1.873 23	+ 59.353 09	— 1.091 46	+ 205.721 23	+ 32 00
PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.							
1896	5.640.699 09	262.602 94	1.985.298 16	7.530.676 66	83.971 50	15.503.248 35	4.247 00
1895	4.852.318 97	229.864 12	1.805.842 85	7.051.636 56	89.874 21	14.029.536 71	4.215 00
Differenze nel 1896	+ 788.380 12	+ 32.738 82	+ 179.455 31	+ 479.040 10	— 5.902 71	+ 1.473.711 64	+ 32 00
RETE COMPLEMENTARE							
PRODOTTI DELLA DECADE.							
1896	68.910 72	1.378 46	21.584 19	107.683 10	1.155 80	200.712 27	1.359 88
1895	52.805 45	1.285 42	20.862 12	94.633 16	1.250 10	170.336 25	1.294 68
Differenze nel 1896	+ 16.605 27	+ 93 04	+ 722 07	+ 13.049 94	— 94 30	+ 30.376 02	+ 65 20
PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.							
1896	420.616 94	8.481 97	129.007 34	662.516 10	9.683 05	1.230.305 40	1.359 88
1895	329.310 81	7.533 79	117.459 84	579.307 06	11.417 15	1.045.028 65	1.294 68
Differenze nel 1896	+ 91.306 18	+ 948 18	+ 11.547 50	+ 88.209 04	— 1.734 10	+ 185.276 75	+ 65 20

PRODOTTI PER CHILOMETRO DELLE RETI RIUNITE

PRODOTTO DELLA DECADE			PRODOTTO RIASSUNTIVO		
esercizio corrente	esercizio precedente	Differenza nel 1896	dell'anno corrente	dell'anno precedente	Differenza nel 1896
462 20	427 50	+ 34 70	2.984 47	2.736 02	+ 248 45

FERROVIE SECONDARIE NEL CIRCOLO FERROVIARIO DI TORINO

PRODOTTI DEL MESE DI FEBBRAIO 1896

	Torino-Rivoli	Torino-Ciriè-Lanzo	Settimo-Rivarolo-Castellamonte	Santhià-Biella	Fossano-Mondovì	Sassi-Superga	Basaluzzo-Frugarolo	Ferrovie economiche Biellesi	Funicolare del Castellaccio in Genova
	Chilom. 12	Chilom. 32	Chilom. 28	Chilom. 30	Chilom. 24	Chilom. 3	Chilom. 9	Chilom. 44	
Grande Velocità.	9,505.55	24,734.70	18,983.65	21,751.66	2,615.10	833.85	493.70	9,261.25	—
Piccola Velocità.	309.05	6,315.15	11,806.75	25,978.00	437.90	75.50	50.90	5,037.60	3,382.40
Totali	9,814.60	31,049.85	30,790.40	47,729.66	3,053.00	909.35	544.60	14,298.85	3,382.40

Digitized by Google

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

Dai punti contro indicati alle stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)		BIGLIETTI SEMPLICI — Londra (1) 1a classe	Londra (1) 2a classe	Parigi (2) 1a classe	Parigi (2) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO — Londra (3) (Diritto di porto compreso) 1a classe	Londra (3) 2a classe	validità	Parigi (4) 1a classe	Parigi (4) 2a classe	validità
Via Moncenisio											
Torino	via Calais	166 35	116 55	90 75	61 60	254 —	187 85	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni
	via Boulogne	160 25	112 05								
Milano	via Calais	180 90	129 15	104 85	72 25	272 25	199 30	45 giorni	166 35	119 —	30 giorn
	via Boulogne	175 60	124 65								
Venezia	via Calais	—	—	141 75	97 80	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni
	via Boulogne										
Genova	via Calais	187 —	131 —	111 40	76 05	—	—	—	—	—	..
	via Boulogne	180 90	126 50								
Via Genova											
Livorno	via Calais	209 90	147 05	134 30	92 10	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	203 80	142 55								
Firenze	via Calais	217 30	152 25	141 70	97 30	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	211 20	147 75								
Roma	via Calais	249 —	174 40	173 40	119 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	242 90	169 90								
Napoli	via Calais	279 85	196 —	205 60	142 —	478 50	353 95	6 mesi (**)	—	—	—
	via Boulogne	273 75	191 50								
Via Bologna											
Firenze	via Calais	224 60	157 30	149 —	102 35	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	218 50	152 80								
Roma	via Calais	263 85	184 80	188 25	129 85	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	257 75	180 30								
Napoli	via Calais	294 80	206 50	220 60	162 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	288 70	202 —								
Brindisi	Via Napoli — via Calais	325 85	228 20	251 60	174 20	543 25	399 30	6 mesi (*)	—	—	—
	Via Napoli — via Boul.	319 75	223 70								
	Via Bolog. — via Calais	302 65	211 95	227 05	157 —	525 45	386 80	6 mesi	—	—	—
	Via Bolog. — via Boul.	296 55	207 45								
Messina	Via Napoli — via Calais	369 25	259 75	295 —	205 80	—	—	—	—	—	—
	Via Napoli — via Boul.	363 15	255 25								

OSSERVAZIONI.

Biglietti semplici.

(1) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta.

Per diritto del bollo fr. 0,10 per i biglietti al disopra di 10 franchi.

(2) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi che valgono per 20 giorni.

Biglietti d'andata e ritorno.

(3) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta.

(*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capo-stazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia.

(**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto.

(4) La durata della validita dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI		1a e 2a CLASSE			1a e 2a CLASSE		Treno di lusso PENINSULAR-EXPRESS settimanale il venerdì part. da LONDRA
			Via Folkestone	(*)	(***)		(1)
Londres — Ch.-Gross	Par.	9 — a.	10 — a.	11 — antim.	8 15 p.		8 15 p.
Londres — Victoria	—	9 — a.		11 — antim.	8 15 p.		8 15 p.
Douvres	—	10 55 a.		1 — pomer.	10 15 p.		10 15 p.
Calais-M. (*Buffet*) (ora di Greenwich)	Arr.	12 15 a.		2 20 pomer.	12 10 a.		12 10 p.
		Déjeun.					
Calais-M. (ora francese)	Par.	12 49 p.		3 — pomer.	1 04 a.		1 » a.
Boulogne-Gare (*Buffet*)	Arr.	1 27 p.	2 18 p.	—	1 49 a.		—
	Par.	1 29 p.	2 23 p.	—	1 51 a.		—
Amiens (*Buffet*)	Arr.	3 04 p.	3 59 p	5 12 pomer.	3 41 a.		3 28 a.
	Par.	3 09 p.	4 04 p.	5 17 pomer.	3 46 a.		3 33 a.
Paris-Nord (*Buffet*)	Arr.	4 45 p.	5 40 p.	7 — pomer.	5 38 a.		Per la grande cintura
		Pranzo					
Paris-Lyon (*Buffet*)	Par	*Vagon-restaurant*		7 44 pomer.	6 23 a.		
	Arr			8 21 pomer.	7 23 a.		
		(B) 1a e 2a classe		1a e 2a classe	1a cl.	1a 2a cl.	
Paris-Lyon (*Buffet*)	Par.	8 55 p.		9 10 p.	9 25 a.	2 15 p.	
Dijon	Arr.	1 51 a.		2 24 a.	2 01 p.	7 18 p.	10 32 a.
Genève	—	»		8 5! a.	11 47 p.	—	—
Aix-les-Bains	—	6 33 a.		7 58 a.	10 45 p.	12 27 a	3 18 p.
Chambéry	—	6 56 a.		8 31 a.	11 24 p.	12 50 a.	3 40 p.
Modane	—	9 43 a.		1 38 p.		3 37 a.	6 40 p.
Torino (ora dell'Europa centrale (2)	Arr.	2 20 p.		6 40 p.	—	8 10 a.	11 12 p.
Torino	Par	2 40 p.		7 55 p.	—	8 45 a.	
Novara	Arr	4 36 p.		9 51 p.	—	10 42 a.	
Milano	Arr	5 35 p.		11 05 p.	—	11 40 a.	
						1a 2a cl.	
Torino	Par.	2 45 p.		8 10 p.	—	8 40 a.	
Genova	Arr.	6 14 p.		11 21 p.	—	12 » p.	
San-Remo	—	11 22 p.		8 45 a.	—	4 47 p.	
Pisa	—	10 58 p.		4 30 a.	—	4 34 p.	
Firenze	—	12 45 a.		7 30 a.	—	6 54 p.	
Livorno	—	11 39 p.		5 24 a.	—	5 09 p.	
Roma	—	6 34 a.		10 30 a.	—	11 30 p.	
Napoli	—	1 36 p.		6 30 p.	—	7 10 a.	
Brindisi	—	»		»	—	6 20 p.	
Torino	Par.	2 45 p.		7 05 p.	—	8 40 a.	11 20 p.
Alessandria	Arr.	4 18 p.		8 55 p.	—	10 15 a	12 50 p.
Bologna	—			2 12 a.	—	2 53 p.	5 19 a.
Ancona	—	—		6 52 a.	—	11 10 p.	9 21 a.
Brindisi	—	—		10 17 p.	—	11 » a.	7 50 p.
Firenze	—	—		6 23 a.	—	6 25 p.	
Roma	—	—		12 50 p.	—	11 50 p.	
Napoli	Arr.	—		6 30 p.	—	7 10 a.	

RITORNO

STAZIONI		1a e 2a CLASSE	1a e 2a CLASSE		1a e 2a CLASSE	
Napoli (ora dell'Europa centrale (2)	Par.	7 50 a.	—	—	2 55 p.	
Roma	—	2 30 p.	—	—	11 10 p.	
Firenze	—	9 05 p.	—	—	6 10 a.	
Brindisi	—	6 10 a.	—	—	5 35 p.	
Ancona	—	8 32 p.	—	—	5 35 a	
Bologna	—	1 35 a.	—	—	10 30 a.	
Alessandria	—	6 38 a.	8 33 a.	10 46 a.	5 12 p.	
Torino	Arr.	8 30 a.	10 13 a.	12 30 p.	7 — p.	
Brindisi	Par.	—	—		10 20 a.	
Napoli	—	7 50 a.	2 55 p.		10 45 p.	
Roma	—	3 » p.	8 50 p.	10 17 p.	8 10 a.	
Livorno	—	9 40 p.	»	4 10 a.	1 55 p.	
Firenze	—	8 25 p.	»	»	12 05 p.	
Pisa	—	10 32 p.	2 55 a.	4 47 a.	2 35 p.	
San-Remo	—	6 50 p.	»	3 30 a.	1 48 p.	
Genova	—	2 45 a.	6 35 a.	8 46 a.	7 07 p.	
Torino	Arr.	7 45 a.	10 13 a.	12 30 p.	10 50 p.	
Milano	Par.	1 50 a.	10 40 a.		8 18 p.	
Novara	—	4 30 a.	11 40 a.		9 16 p.	
Torino	Arr.	8 25 a.	1 40 p.		11 10 p.	
Torino	Par.	8 50 a.	2 20 p.		11 25 p.	—
Modane (ora franc.)	—	12 19 p.	5 26 p.		2 21 a.	—
Chambéry	—	3 42 p.	8 14 p.		5 02 a.	—
Aix-les-Bains	—	4 14 p.	8 39 p.		5 27 a.	—
Genève	—	2 46 p.	7 21 p.		4 15 a.	—
Dijon	—	11 20 p.	1 45 a.		11 40 a.	1 12 p.
Paris-Lyon (*Buffet*)	Arr.	4 43 a.	6 50 a.		5 33 p.	5 54 p.
Paris-Lyon (*Buffet*)	Par.	7 25 antim.			6 50 p.	
Paris-Nord (*Buffet*)	Arr.	8 04 antim.			7 49 p.	
		A) 1a, 2a classe	1a 2a cl.	*Déjeun.* 1a 2a cl.	*Pranzo* (**) 1a, 2a, 3	
Paris-Nord (*Buffet*)	Par.	9 — antim.	10 30 a.	11 50 a.	9 — p.	
Amiens (*Buffet*)	Arr.	10 40 antim.	12 06 p.	1 25 p.	10 47 p.	
	Par.	10 45 antim.	12 26 p.	1 30 p.	10 52 p.	
Boulogne-Gare (*Buffet*)	Arr.	12 18 pomer.	2 01 p.	»	12 34 a.	
	Par.	12 20 pomer.	2 04 p.	»	12 36 a.	
Calais-M. (*Buffet*) (ora francese)	Arr.	1 » pomer.	Via Folkestone	3 41 p.	1 20 a.	
(ora di Greenwich)	Par.	1 11 pomer.		3 45 p.	1 30 a.	
Douvres	—	3 05 pomer.		5 45 p.	4 — a.	
Londres — Victoria	Arr.	4 50 pomer.		7 30 p.	5 55 a.	
Londres — Ch.-Gross	Arr.	4 55 pomer.	6 10 p	7 35 p.	5 55 a.	

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSERVAZIONI. — *Viaggiatori.* — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende viaggiatori di 3a classe da Parigi per Boulogne, Calais e l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori di 3a classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne. (A) Questo treno non prende i viaggiatori di 2a classe che per Calais e l'Inghilterra. (B) Il treno che parte da Parigi-Lione alle 8.55 pom. non prende a Parigi in 2a classe che i viaggiatori a destinazione oltre Culoz in direzione di Modane e dell'Italia. — *Nota importante.* I treni che partono da Parigi-Nord per Londra alle 9 a. e alle 9 p. e quelli che partono da Londra per Parigi-Nord alle 9 a. e alle 8.15 p., prendono viaggiatori per Boulogne e Boulogne Tintelleries. — *Vetture dirette da Calais verso P.-L.-M.* Una vettura di 1a classe lits-salon va direttamente da Calais a Milano col treno che parte da Calais alle 8 p. e da Parigi-Lione alle 8.55 p. — *Da P.-L.-M. verso Calais.* Una vettura di prima classe lits-salon va direttamente da Milano a Calais col treno partente da Milano alle 10.40 a. e da Parigi-Nord alle 9 a.

TORINO, 1896 — Tip. Lit. CAMILLA E BERTOLERO di NATALE BERTOLERO, Via Ospedale, 18.

ANNO XXIX. Sabato, 4 Aprile 1896 NUM. 14.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 80 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino

NUOVE COSTRUZIONI FERROVIARIE

Pubblichiamo la Relazione e le Convenzioni presentate dal Ministro dei Lavori Pubblici, Perazzi, di concerto col Ministro del Tesoro, Colombo, nella seduta della Camera del 19 marzo 1896.

Convenzioni con la Società italiana per le Strade Ferrate Meridionali e con la Società italiana per le Strade Ferrate del Mediterraneo per il compimento delle Ferrovie Isernia-Campobasso, Roccasecca-Avezzano e Salerno-San Severino.

SIGNORI! — È noto che la costruzione delle Ferrovie Isernia-Campobasso, Roccasecca-Avezzano e Salerno-San Severino fu iniziata per cura diretta dello Stato; che della prima trovasi in esercizio il solo tronco Bosco Redole-Boiano lungo circa 12 chilometri, della seconda i tronchi fra Roccasecca e Balsorano di 43 chilometri in complesso, e che nessun tronco della terza trovasi in esercizio, perchè nessun traffico sarebbe possibile di determinare su quella breve tratta di sette chilometri già costruiti, che non fa capo ad alcuna arteria di pubblica viabilità.

La legge 12 aprile 1892, n. 185, nel fissare in 180 milioni il totale della spesa da stanziarsi nel bilancio dei lavori pubblici per costruzione di nuove ferrovie nel quinquennio che avrà termine col 30 giugno 1897, autorizzava la costruzione dei tronchi da Boiano a Carpinone, da Balsorano a Civita d'Antino e da Capezzano a San Severino.

Le somme da stanziarsi nel detto quinquennio per le ferrovie suindicate, venivano fissate come segue dalla tabella *A* annessa alla citata legge:

Linea Isernia-Campobasso	L. 5,000,000
» Roccasecca-Avezzano	» 4,714,315
» Salerno-San Severino	» 3,571,248

Questi stanziamenti però già si sapeva che non sarebbero bastati per provvedere a tutte le spese di costruzione dei sunnominati tronchi; ciò si rileva dall'allegato XIV della Relazione della Giunta generale del bilancio (*Stampato* numero 138 bis *A*, Sessione 1890-92). Ma l'Amministrazione del tempo si proponeva di provvedere alla deficienza coi residui non impegnati al 15 dicembre 1891 (tabella *B*, legge su citata).

In progresso di tempo questi residui risultarono necessari, ed in gran parte furono erogati nelle maggiori spese occorse pei tronchi già appaltati di cui s'è detto in principio; d'altra parte, occorrendo stanziare ben maggiori somme di quelle autorizzate per le altre ferrovie complementari, il Governo si trovò nella necessità di proporvi il rinvio, a dopo il 30 giugno 1897, d'ogni stanziamento relativo al compimento delle tre linee di cui ora si tratta (pag. 2 disegno di legge, n. 313, Sessione 1892-93).

È ora giunto il momento di sciogliere la riserva in allora fatta, ed abbiamo perciò l'onore di presentare alla vostra approvazione un disegno di legge per provvedere, non solo alla costruzione dei tronchi contemplati dalla legge 10 aprile 1892, ma ben anche dei tronchi Civita d'Antino-Capistrello-Avezzano, senza dei quali rimarrebbe pur sempre interrotta la diretta comunicazione ferroviaria fra l'Abruzzo e la Campania.

Indipendentemente poi dagli impegni solennemente presi dal Governo, la necessità del provvedimento non ha bisogno di dimostrazione, poichè i tronchi già in esercizio di queste ferrovie, a ben poco possono servire se non sono collegati ad ambedue le estremità colla rete esistente, e quelli costruiti, ma non esercitati (Salerno-Capezzano), sono occasione di continue spese di manutenzione che saranno risparmiate, se vi piacerà d'accogliere la nostra proposta.

I buoni risultati ottenuti coll'affidare la costruzione delle nuove linee alle Società che dovranno esercitarle, come fu stabilito dalla legge 20 luglio 1888, hanno determinato il Governo ad aprire trattative colle Società medesime anche per la costruzione di questi pochi tronchi ed essendo stato possibile un equo accordo, furono stipulate, in data 29 gennaio 1896, le Convenzioni che sottoponiamo al vostro esame.

Con questi atti si estendono ai nuovi tronchi tutte le clausole delle Convenzioni 20 e 21 giugno 1888 salvo alcune deroghe, fra le quali la più importante riflette il modo di pagamento del corrispettivo di costruzione, che per le linee contemplate dalle Convenzioni del 1888 deve farsi per annualità sino al 31 dicembre 1966 ed è proporzionale alla lunghezza effettiva, mentre pei tronchi oggetto delle nuove

Convenzioni, il prezzo convenuto è fisso ed invariabile qualunque sia per risultare la lunghezza.

La somma da stanziarsi nel bilancio dei lavori pubblici, per effetto delle nuove Convenzioni, è di L. 32,150,000 circa, e cioè, L. 30,000,000 da pagarsi alle Società e L. 2,150,000 da riservarsi all'Amministrazione per provvedere, oltrechè il materiale rotabile e d'esercizio per tutti i tronchi, anche quello di armamento per i tronchi concessi alla Società Mediterranea.

Lo stanziamento di queste somme si è dovuto ripartire in sei anni, sia per l'entità dei lavori da eseguire nei tronchi da Balsorano a Capistrello e da Cantalupo a Carpinone, sia perchè nei primi tre anni del sessennio 1897-1903 occorre ancora di provveder al pagamento di vecchie passività, e cioè:

Liquidazioni e lavori in corso . . . L. 34,000,000
Materiale d'esercizio rinviato dall'esercizio 1896-97 . . . . » 3,300,000
Quote di concorso nella costruzione di linee di IV categoria e rimborsi di anticipazioni . » 16,140,000

come venne specificatamente esposto nella nota preliminare allo stato di previsione della spesa per il 1896-97; ed infine perchè occorre di tener presente che nella somma annua di 30 milioni da stanziarsi nel bilancio dei lavori pubblici per spese di costruzioni ferroviarie, è compreso l'importo annuo (L. 4,500,000) del concorso dello Stato nelle spese che debbono far carico alla Cassa per gli aumenti patrimoniali.

Le condizioni del bilancio nella parte che riguarda le costruzioni ferroviarie, pur sospendendo di mettere mano ad altre nuove linee, impongono, per alcuni anni ancora, un grande riserbo. La liquidazione del passato è un punto oscuro, è non è oggi prudente spingere le nostre previsioni concrete oltre il triennio che avrà termine col 30 giugno 1990. Per ora questo solo si può dire, che con la ripartizione in sei anni della spesa occorrente al compimento delle tre suindicate, resta assicurato il regolare andamento della liquidazione del passato.

Dopo ciò poche parole ancora per render ragione di alcune clausole speciali delle nuove Convenzioni.

La ferrovia da Isernia a Campobasso ha due tronchi comuni colle linee Isernia-Solmona e Campobasso-Benevento, non occorre quindi dimostrare la convenienza di affidarla tutta in concessione alla Società delle Meridionati. Ma la concessione integrale fa scaturire a carico della Società, anche per il tronco Bosco Redole-Boiano costrutto dal Governo, gli obblighi che le sono imposti per tutti gli altri dell'art. 13 della Convenzione 20 giugno 1888; in corrispettivo di quest'onere fu convenuto il compenso a corpo di L. 60,000 per il pagamento del quale vi è margine negli stanziamenti a tutto il corrente esercizio.

Con la Convenzione stipulata il 20 giugno 1888 la Società medesima si assunse la spesa d'una parte del materiale rotabile e d'esercizio (L. 12,000 per chilometro), l'altra parte (L. 4800 circa) rimase a carico dello Stato, al quale rimase pure l'obbligo di provvedere il materiale metallico di armamento. Con la nuova Convenzione invece la Società assume a sue spese integrali la provvista del materiale d'armamento e lascia ad integrale carico dello Stato quella relativa al materiale rotabile e d'esercizio. L'inversione stipulata faciliterà il normale sviluppo dei lavori ed ha il vantaggio di rimandare a dopo il 1900 la maggior parte della spesa riserbata allo Stato.

Agli ampliamenti delle stazioni di Campobasso e di Carpinone si è già in gran parte provveduto dallo Stato cogli stanziamenti a tutto il 30 giugno 1896; a ciò che resta da fare si provvederà dopo il 1900-1901.

Lo studio del tronco Cantalupo-Carpinone fu accuratamente eseguito tanto dai funzionari dello Stato quanto da quelli della Società, ed il progetto esecutivo sul quale cadde l'accordo, fu dichiarato ammessibile dal Consiglio superiore dei lavori pubblici; si è quindi potuto convenire, allegando il progetto al contratto, quale dovrà essere il tracciato e quali le modalità di esecuzione a cui si atterrà la concessionaria.

Per i tronchi invece da concedersi alla Società Mediterranea, i progetti studiati parvero suscettibili di qualche miglioria, e fu riserbata alla concessionaria facoltà di presentare nuovi progetti entro un anno dall'approvazione della Convenzione, subordinatamente, ben inteso, alle condizioni tecniche ed alle modalità d'esecuzione fissate dall'art. 3 della nuova Convenzione.

Nel prezzo concordato colla Mediterranea sono incluse tanto le spese per completare e conservare sino all'apertura all'esercizio le opere di costruzione dei tronchi Salerno-Fratte-Capezzano, quanto l'importo delle spese per espropriazione di terreni già fatte per cura dello Stato nel tronco Capezzano San Severino, il quale ultimo importo sarà rimborsato dalla Società in occasione del pagamento della prima annualità ed andrà perciò in diminuzione dello stanziamento da farsi nel 1897-98; sono infine comprese nel prezzo suddetto tutte le spese occorrenti per l'ampliazione della stazione di San Severino.

La spesa per l'ampliamento della stazione di Avezzano rimane a carico dello Stato, ed i fondi all'uopo necessari saranno da stanziare dall'esercizio 1900-1901 in poi.

CONVENZIONE colla Società per le Strade Ferrate Meridionali per la costruzione dei due tronchi: **Boiano-Cantalupo: Cantalupo-Carpinone** e per l'esercizio dell'intera linea complementare **Isernia-Campobasso.**

Fra S. E. il Ministro dei Lavori Pubblici comm. avvocato Giuseppe Saracco e S. E. il Ministro del Tesoro barone comm. Sidney-Sonnino contraenti in nome dello Stato ed il comm. Secondo Borgnini direttore generale della Società italiana per le Strade Ferrate Meridionali contraente in nome della Società medesima, come da delegazione conferitagli alla stipulazione del presente atto con deliberazione del Consiglio d'amministrazione di detta Società in data 16 gennaio 1896 si è addivenuto alla seguente convenzione:

Art. 1. È accordata alla Società italiana per le Strade Ferrate Meridionali la concessione della costruzione dei due tronchi di ferrovia da Boiano a Cantalupo e da Cantalupo a Carpinone e la concessione dell'esercizio dei tronchi suddetti unitamente al tronco Bosco Redole-Boiano già costrutto dallo Stato, e così dell'esercizio dell'intera linea Campobasso-Isernia, il tutto alle condizioni della Convenzione 20 giugno 1888 approvata colla legge 20 luglio 1888, n. 5550, serie 3ª, salve le modificazioni appresso indicate.

Art. 2. I due tronchi Boiano-Cantalupo e Cantalupo-Carpinone escluse le stazioni di Boiano e di Carpinone, saranno costruiti dalla Società in conformità del progetto esecutivo approvato dal Governo annesso al presente contratto per formarne parte integrante.

Art. 3. I due tronchi saranno compiuti ed armati in modo da poter essere aperti con regolarità e sicurezza al servizio dei viaggiatori e delle merci rispettivamente al 1° gennaio 1899 il primo tronco da Boiano a Cantalupo, ed al 1° gennaio 1903 il secondo tronco da Cantalupo a Carpinone.

Art. 4. La Società provvederà, a sue spese, anche le rotaie ed il minuto materiale metallico per l'armamento della linea e dei binari della stazione di Cantalupo.

Art. 5. Sarà provveduto a spese dello Stato a quanto possa occorrere per l'innesto della linea Isernia-Campobasso alle linee Campobasso-Benevento ed Isernia-Sulmona, compreso il servizio d'acqua.

Art. 6. Sarà pure a carico dello Stato la provvista del materiale rotabile e di esercizio, occorrente per la dotazione della linea Isernia-Campobasso, nella misura stabilita dalle leggi vigenti.

Art. 7. Il tronco Bosco Redole Boiano già costrutto dallo Stato, sarà accettato ed esercitato dalla Società a partire dalla data di promulgazione della legge approvante la presente Convenzione, come se fosse stato costruito dalla Società medesima, agli effetti dell'articolo 13 della Convenzione 20 giugno 1888 sovra richiamata. Per i lavori di completamento di quel tronco chiesti dalla Società nell'atto

della consegna definitiva a norma dell'art. 87 del Capitolato annesso al contratto di esercizio, approvato colla legge 27 aprile 1885, n. 3048, serie 3ª, ai quali non fu ancora provveduto, e per le eventualità degli altri lavori di completamento e di consolidamento che si rendessero necessari in quel tronco nel periodo che decorrerà fino all'apertura all'esercizio dell'intera linea Isernia-Campobasso, rimane stabilito il compenso a corpo nella somma di lire sessantamila (60,000) che sarà pagata dallo Stato alla Società nel termine di un mese dall'accennata promulgazione, indipendentemente da quanto è stabilito nell'articolo seguente.

Art. 8. In corrispettivo della costruzione dei due tronchi Boiano-Cantalupo, Cantalupo-Carpinone, e degli obblighi assunti per questi due tronchi e per quello da Bosco Redole a Boiano fino alla scadenza della concessione della Rete Meridionale, a senso dell'articolo 13 sopra ricordato, saranno pagate alla Società sei annualità eguali di lire un milione seicentomila (lire 1,600,000) caduna, entro il mese di luglio di ciascuno degli anni 1897, 1898, 1899, 1900, 1901, 1902, senza detrazione alcuna per tasse od imposte presenti e future.

Art. 9. Quando sia aperto all'esercizio tutto il tratto da Bosco Redole a Carpinone si farà il servizio dei treni fra Isernia e Campobasso, ed i due tratti Carpinone-Isernia e Bosco Redole-Campobasso saranno considerati come comuni, il 1º alle linee Sulmona-Isernia e Isernia-Campobasso ed il 2º alle linee Isernia-Campobasso e Campobasso-Benevento per il computo del corrispettivo di esercizio di cui all'articolo 13 della citata Convenzione 20 giugno 1888.

Art. 10. La Società avrà facoltà di anticipare l'apertura all'esercizio dei tronchi Boiano-Cantalupo e Cantalupo-Carpinone in confronto coi termini di cui all'articolo 3.

In caso di anticipazione, ferme restando le scadenze dei pagamenti fissate nell'articolo 8, l'esercizio sarà fatto coi corrispettivi determinati dall'articolo 83 del Capitolato annesso al contratto approvato colla legge 27 aprile 1885, n. 3048 (serie 3ª).

Art. 11. La presente Convenzione avrà effetto appena sarà approvata per legge, ed accettata dall'Assemblea generale degli azionisti della Società.

Fatta in Roma in questo giorno 29 gennaio 1896 in doppio originale.

(*Seguono le firme*).

CONVENZIONE colla Società per le Strade Ferrate del Mediterraneo per la costruzione del tronco **Balsorano-Avezzano** della nuova ferrovia **Roccasecca-Avezzano**: per quella del tronco **Capezzano-Mercato Sanseverino** della nuova ferrovia **Salerno-Mercato Sanseverino**: nonchè per la esecuzione di alcune opere di completamento nel tronco **Salerno-Capezzano** (esclusa la stazione di Salerno) della stessa ferrovia; e dei lavori necessari per l'innesto della medesima nella stazione di **Mercato Sanseverino**.

Fra S. E. il Ministro dei Lavori Pubblici, comm. Giuseppe Saracco e S. E. il Ministro del Tesoro, barone Sonnino Sidney contraenti in nome dello Stato e il commendatore Mattia Massa, Direttore generale della Società italiana per le Strade Ferrate del Mediterraneo, contraente in nome della Società medesima, come da autorizzazione in data 24 gennaio del Consiglio di amministrazione di detta Società, si è addivenuto alla seguente Convenzione:

Art. 1. *Natura delle opere da eseguirsi.* — È affidata alla Società italiana per le Strade Ferrate del Mediterraneo la esecuzione dei seguenti lavori:

1º L'ultima parte della linea ferroviaria Roccasecca-Avezzano compresa fra il termine della stazione di Balsorano ed il punto di raccordo colla ferrovia Roma Sulmona in prossimità alla stazione di Avezzano, e comprendente le stazioni di Civita d'Antino, Civitella, Roveto e Capistrello;

2º L'ultima parte della linea ferroviaria Salerno-Mercato Sanseverino, compresa fra il termine del tronco già costruito, ed il punto di raccordo colla ferrovia Caucello-Avellino in prossimità alla stazione di Mercato Sanseverino e comprendente le stazioni di Pellezzano e Baronissi;

3º Le opere necessarie al completamento del tronco Salerno Capezzano della suddetta linea Salerno-Mercato Sanseverino.

Art. 2. *Termine per l'apertura dei tronchi all'esercizio.* — I termini per dare compiuti ed armati i tronchi di linea suindicati, in modo da poter essere aperti con regolarità e sicurezza al servizio dei viaggiatori e delle merci, sono stabiliti come, appresso, con decorrenza dal giorno in cui sarà comunicata alla Società l'approvazione dei rispettivi progetti di esecuzione:

a) mesi 48 per la linea Salerno-Mercato-Sanseverino;

b) mesi 60 pel tronco Balsorano-Avezzano della linea Avezzano-Roccasecca.

La Società però è autorizzata ad aprire al servizio pubblico le due linee, sia totalmente che parzialmente, anche prima dei termini suindicati, purchè essa ne presenti regolare domanda al Ministro dei Lavori Pubblici.

Art. 3. *Condizioni tecniche e modalità di costruzione.* — La Società dovrà osservare, anche per quanto concerne le condizioni tecniche, le modalità ed i materiali da costruzione, tutte le disposizioni contenute nella Legge sulle Opere pubbliche del 20 marzo 1865, n. 2248, in quanto non siano derogate dalla presente Convenzione.

La Società inoltre dovrà osservare le seguenti norme e disposizioni:

a) *Comuni ad entrambe le linee:*

1. Larghezza della piattaforma stradale .	m. 5,00
2. » della massicciata al piano delle traverse	» 3,00
3. Altezza della medesima	» 0,50
4. Dimensioni delle traverse:	
Lunghezza	» 2,60
Larghezza	» 0,24
Altezza	» 0,14
5. Larghezza delle opere d'arte fra i parapetti	» 4,50
6. Larghezza minima delle gallerie al livello delle rotaie.	» 4,20
7. Altezza delle gallerie dal piano delle rotaie all'intradosso del volto. . .	» 5,00
8. Nicchie in galleria da una sola parte alla distanza di	» 30,00

9. Le modalità in genere del corpo stradale, delle gallerie, delle opere d'arte minori e degli edifici di guardia come garette, caselli, case cantoniere ed accessori, saranno conformi ai moduli già presentati dalla Società ed approvati dal Governo per le linee costruite in base alla Legge 20 luglio 1888, n. 5550 (serie 3ª).

10. Il raggio minimo delle curve sarà di m. 250.

11. L'armamento sarà eseguito con rotaie d'acciaio del peso di chilogr. 36 per metro lineare, lunghe m. 12 ed a giunto sospeso.

b) *Varie per le due linee:*

1. Pendenza massima per la linea Salerno-Mercato-Sanseverino, il 20 per 0|00 (venti per mille).

2. Pendenza massima per la linea Roccasecca-Avezzano, il 28 per 0|00 (ventotto per mille), salvo a raggiungere in qualche tratto anche il 30 per 0|00 (trenta per mille), quando il Governo riconosca ciò necessario in riguardo alle condizioni generali, locali e di tracciato.

Art. 4. *Progetti di esecuzione.* — La Società presenterà all'approvazione del Governo i progetti definitivi di esecuzione in doppio esemplare e nel termine massimo di mesi 12 dalla data della legge con cui verrà approvata la presente Convenzione.

Rimangono estese ai progetti succitati le disposizioni del secondo e terzo comma dell'art. 5º della Convenzione approvata con la Legge 20 luglio 1888, n. 5550 (serie 3ª).

Art. 5. *Varianti.* — La Società, in qualunque stadio dei lavori, potrà proporre varianti di esecuzione ai progetti approvati, le quali abbiano per oggetto di migliorare

le condizioni della costruzione e dell'esercizio dei nuovi tronchi di linea.

Le varianti non potranno venire eseguite senza la preventiva approvazione del Governo.

La proposta e l'esame di queste varianti non arresteranno la decorrenza dei termini stabiliti dall'art. 2, a condizione però che il Governo comunichi alla Società le proprie decisioni su tali varianti entro il termine di due mesi dalla proposta.

Art. 6. *Espropriazioni, corpo stradale, armamento.* — Le espropriazioni stabili per la sede e corpo stradale, per le opere d'arte, gallerie, ecc., saranno eseguite per un solo binario, salvo per le tratte comprendenti le stazioni, per le quali le espropriazioni saranno eseguite in conformità ai piani che per le medesime verranno approvati.

Mediante trattenuta sull'ammontare della prima annualità di cui all'art 8, il Governo si rimborserà delle somme da esso pagate o depositate per detto titolo (Espropriazioni) pel tronco Capezzano-Mercato Sanseverino della linea Salerno-Mercato Sanseverino, consegnando in corrispettivo alla Società per tale trattenuta tutti i documenti comprovanti i pagamenti o depositi da esso Governo eseguiti ed i titoli di proprietà di tutti gli immobili acquistati in suo nome, per la costruzione dell'anzidetto tronco di linea.

Il Governo provvederà gratuitamente le rotaie e il minuto materiale metallico per l'armamento dei suddetti tronchi di linea e dei binari delle stazioni nei limiti delle quantità risultanti dai progetti approvati.

La Società dovrà richiedere il materiale indicando la quantità occorrente, ed il Governo dovrà consegnare il tutto entro sei mesi dalla fatta richiesta, sui vagoni della ferrovia nelle stazioni di Balsorano o Avezzano, e di Salerno o Mercato Sanseverino per ciascuna delle rispettive linee.

Art. 7. *Spese per le stazioni d'innesto.* — Gli innesti dei tronchi di linea (di cui all'art. 1 della presente Convenzione) alle ferrovie in esercizio, avranno luogo nelle stazioni di Avezzano e di Mercato Sanseverino.

Gli impianti e gli ampliamenti riconosciuti necessari nella stazione di Avezzano in dipendenza dell'innesto della nuova linea Roccasecca-Avezzano, andranno a carico della linea Roma-Solmona e saranno eseguiti a cura della Società Adriatica esercente la linea stessa, di cui fa parte la stazione di Avezzano.

Andranno invece a carico della Società Mediterranea e saranno da questa eseguiti (in dipendenza degli obblighi che essa assume colla presente Convenzione) tutti gli ampliamenti e gli impianti che saranno riconosciuti necessari nella stazione di Mercato Sanseverino, in dipendenza dell'innesto nella stessa della nuova linea Salerno-Mercato Sanseverino.

Qualora la Società, valendosi della facoltà di cui all'articolo 2, aprisse tratti parziali all'esercizio, essa provvederà a sua cura e spesa al servizio temporaneo di testa di linea.

Art. 8. *Corrispettivi di costruzione.* — In corrispettivo degli oneri assunti colla presente Convenzione, il Governo pagherà alla Società Mediterranea una somma complessiva di lire ventimilioni e quattrocentomila, convertita in sei annualità di lire tremilioni e quattrocentomila cadauna, da pagarsi entro il mese di luglio degli anni 1897, 1898, 1899, 1900, 1901, 1902, senza detrazione alcuna per tasse ed imposte presenti e future, tenuto conto di quanto è stabilito, per la prima di tali annualità, al precedente articolo 6.

Le suddette annualità figureranno fra gli introiti lordi del conto costruzioni della Società, e quindi contribuiranno alla determinazione del reddito netto.

Art. 9. *Trasporti in servizio - Nolo del materiale mobile.* — Sono estese ai nuovi tronchi delle linee Balsorano-Avezzano e Salerno-Mercato Sanseverino le disposizioni dell'art. 12 della Convenzione approvata colla Legge 20 luglio 1888, n. 5550 (serie 3ª) in quanto non contraddicano alla presente Convenzione.

Art. 10. *Esercizio durante il presente contratto per la Rete Mediterranea.* — Dal giorno in cui si aprirà all'esercizio tutto o parte del tronco Balsorano-Avezzano, tutta o parte della linea Salerno-Mercato Sanseverino, e fino alla scadenza del vigente contratto per la Rete Mediterranea, l'esercizio sarà fatto ai patti del Capo VI del contratto e capitolato vigenti per la Rete stessa.

Siccome però la Società assume anche a suo carico la riparazione dei danni di forza maggiore del detto tronco Balsorano Avezzano e della linea Salerno Mercato Sanseverino, fino alla scadenza del primo ventennio di esercizio, cioè fino al 30 giugno 1905, così non si farà fino a tale epoca e per detto tronco e linea nessun assegno per quelle opere che occorreranno sul primo fondo di riserva della Rete Mediterranea.

Art. 11. *Disposizioni diverse.* — Sono estese ai nuovi tronchi di linea le disposizioni degli articoli 15, 16, 17, 18 e 20 della Convenzione approvata con la legge del 20 luglio 1888, n. 5550 (serie 3ª), in quanto non contraddicano alla presente Convenzione.

Art. 12. *Validità della Convenzione.* — La presente Convenzione non si intenderà definitiva, nè valida, se non dopo che sarà stata accettata dall'Assemblea generale degli azionisti della Società ed approvata per legge.

Fatta in Roma quest'oggi, 29 gennaio 1896, in doppio originale. (*Seguono le firme*).

L'UNITÀ TECNICA INTERNAZIONALE NELLE FERROVIE

Abbiamo annunciato nei precedenti numeri la riunione della terza Conferenza per l'unità tecnica che prossimamente si terrà in Berna; crediamo ora utile riprodurre il seguente scritto del signor Bertschinger, ingegnere al Dipartimento delle ferrovie svizzere, in cui si fa la storia delle due prime Conferenze e dei voti espressi in esse in merito all'unità tecnica ferroviaria, argomento di somma importanza per le relazioni fra le diverse reti continentali.

In occasione dell'apertura all'esercizio della ferrovia del Gottardo, e dietro invito del Consiglio federale svizzero, gli specialisti in materia ferroviaria della Svizzera e dei quattro paesi limitrofi si sono riuniti in conferenza a Berna, nell'ottobre del 1882, per discutere le condizioni a cui dovrebbe ottemperare il materiale rotabile delle Amministrazioni delle ferrovie per poter passare in servizio internazionale, dalla rete di un paese su quella di un paese vicino.

I risultati della discussione, dopo esame dei Governi degli Stati rappresentati alla conferenza, sono stati approvati definitivamente in una seconda riunione tenuta nel marzo 1886.

Le decisioni di questa ultima conferenza sono state riassunte in sei articoli inseriti nel protocollo di chiusura del 15 maggio 1886. L'articolo 1° determina i limiti entro i quali può oscillare lo scartamento delle rotaie. L'articolo 2 prescrive le condizioni a cui deve soddisfare il materiale rotabile per non essere escluso dal servizio internazionale per ragioni di costruzione. Infine, gli articoli da 3 a 6 contengono le disposizioni relative alla riunione di nuove conferenze, aventi per oggetto i complementi e le modificazioni ai regolamenti decretati, l'adesione degli altri Stati alla convenzione e l'entrata in vigore o la denunzia della detta convenzione.

In discussioni particolari sono state stabilite, in pari tempo, delle prescrizioni relative alla costruzione dei vagoni ferroviari dal punto di vista della sicurezza che devono presentare dal punto di vista del servizio doganale.

L'approvazione delle condizioni decretate è stata data, sotto riserva, dai Parlamenti degli Stati aderenti, e gli articoli della convenzione sono stati messi in vigore dal mese di aprile 1887.

Dopo quest'epoca altri Stati europei aderirono alle decisioni della conferenza dell'anno 1886, cioè: Rumania, in

gennaio 1887; Paesi Bassi, in marzo 1887; Serbia, in luglio 1888; Grecia, in maggio 1890; Belgio, in giugno 1890; Bulgaria, in giugno 1891.

Nelle conferenze, di cui abbiamo fatto cenno, si era espresso il desiderio di discutere ancora altre misure che servivano a completare l'unità nell'esercizio delle ferrovie.

La convenzione intervenuta ha tenuto conto di questo *desideratum*, poichè essa prevede la possibilità di riunire nuove conferenze.

Mercè questa disposizione, il Consiglio federale svizzero ha preso l'iniziativa di una nuova riunione, che avrà per compito di terminare il lavoro incominciato.

Dieci anni sono scorsi dalla seconda conferenza. L'invito del Consiglio federale, fatto il 9 dicembre ultimo, avrà per effetto di riunire prossimamente a Berna gli uomini più competenti del maggior numero dei paesi del continente europeo, di cui le ferrovie sono a scartamento detto normale, onde deliberare, ancora una volta, sulle condizioni a cui deve rispondere il materiale rotabile destinato a passare da uno Stato all'altro.

Il Consiglio federale ha proposto di mettere all'ordine del giorno della terza conferenza l'esame dei 16 quesiti seguenti:

1. Determinazione di quelle disposizioni contenute negli articoli 1 e 2 del protocollo di chiusura della seconda conferenza, che non devono subire modificazioni;
2. Discussione delle variazioni da apportarsi alle disposizioni degli articoli 1 e 2 che occorre modificare;
3. Aggiunte da fare alle disposizioni dell'art. 2;
4. Discussione circa un modello di cambiamento uniforme per i carri merci, tenendo conto dei dati, comunicati agli Stati dal Consiglio federale, e relativi profili dei modelli in vigore;
5. Redazione di disposizioni generali relative alle curve delle strade ferrate, tenendo conto delle dimensioni trasversali dei veicoli di lunghezza straordinaria;
6. Discussione della forma delle comunicazioni relative agli scartamenti ammessi per gli assi rigidi estremi, esaminando specialmente se le liste non dovrebbero essere semplificate il più possibile e le osservazioni raggruppate, quanto più si potrà, in un testo uniforme;
7. Esame delle prescrizioni relative al modo di chiusura doganale dei carri merci in traffico internazionale;
8. Deliberazione sulla questione della fusione in una sola convenzione degli accordi stipulati dalla conferenza del maggio 1886 nei protocolli distinti concernente la chiusura dei vagoni che devono passare in dogana e l'unità tecnica delle ferrovie;
9. Regole generali sulla revisione periodica ed il mantenimento del materiale rotabile al servizio del transito. Determinazione dei difetti autorizzanti il rifiuto dei vagoni;
10. Prescrizioni obbligatorie sul carico dei carri merci in traffico internazionale;
11. Designazione di un sistema di passo di vite metrica da raccomandare per il materiale delle ferrovie;
12. Deliberazione sulla questione dell'opportunità dell'unificazione dei porta-segnali fissati ai vagoni;
13. Deliberazione sulla questione dell'opportunità di prescrizioni uniformi per i tubi di raccordo dei freni continui e del riscaldamento a vapore, come pure per gli impianti di illuminazione delle vetture;
14. Designazione di altri punti di cui lo studio possa parer opportuno;
15. Accordo sulla procedura da seguire in avvenire per le questioni relative all'unità tecnica delle ferrovie e, in generale, per facilitare il passaggio dei veicoli in traffico internazionale, specialmente:
   a) Creazione di un ufficio centrale (segretariato generale permanente) per la trasmissione delle comunicazioni previste e per la preparazione di nuove conferenze;
   b) Prescrizioni concernenti la riunione di nuove conferenze;
   c) Designazione, nei diversi Stati, di uffici coi quali l'ufficio centrale corrisponderebbe direttamente per l'esecuzione degli accordi stipulati;
   d) Procedura da seguire nel caso di dubbio sull'interpretazione delle prescrizioni stabilite;
   e) Ripartizione delle spese generali;
   f) Adesione degli altri Stati alle convenzioni;
16. Firma di una convenzione.

Se gli Stati invitati aderiscono alle proposte del Consiglio federale svizzero, si avrebbero in avvenire dei regolamenti internazionali non soltanto per ciò che concerne la costruzione dei veicoli, ma pure il loro carico; in questo modo sarebbero soppresse molte difficoltà che si oppongono oggidì alla libera circolazione dei vagoni della rete di uno Stato su quella di un altro e la sicurezza del trasporto sarebbe più garantita.

Un ufficio internazionale sarebbe istituito in questo caso per servire di intermediario tra gli Stati e fare le comunicazioni che essi desiderassero di scambiarsi tra di loro.

INFORMAZIONI PARTICOLARI

DEL *MONITORE*

Conferenza internazionale di Parigi per la revisione della Convenzione internazionale di Berna.

Ci scrivono da Parigi il 1° aprile:

I lavori della Conferenza internazionale di Parigi per la revisione della Convenzione di Berna sui trasporti per ferrovia volgono al loro termine, e domani probabilmente avrà luogo la seduta plenaria di chiusura, coll'approvazione del protocollo finale da sottoporsi poi all'approvazione degli Stati interessati.

Riservandoci di dare a suo tempo un cenno delle deliberazioni adottate dalla Conferenza, ci limitiamo per ora a notare che, a norma delle dichiarazioni fatte in principio di comune accordo, l'Assemblea s'attenne al savio divisamento di arrecare alla Convenzione unicamente quelle modificazioni od aggiunte che fossero suggerite da evidenti utilità o dalla pratica, onde non turbare il diritto vigente. Per tal modo le innovazioni sostanziali furono poche, e le altre aggiunte ebbero per iscopo di rimediare a varie lacune, introducendo pure disposizioni favorevoli al commercio ed alla estensione del traffico.

Frattanto i delegati dei vari Stati vennero ieri splendidamente ricevuti al Palazzo municipale di Parigi, ed oggi fecero in corpo una visita di commiato al Ministro dei Lavori Pubblici, che aveva iniziato la Conferenza ,ed ebbe in quest'occasione sentite parole di encomio e di cortesia per l'opera testè compiuta.

><

Ferrovia Alba-Bra.

(*Passaggio a livello*).

Il 28 marzo p. p. ebbe luogo in Torino una conferenza tra rappresentanti della Provincia di Cuneo, del Municipio di Bra, della Società per le Strade Ferrate del Mediterraneo e del R. Ispettorato generale delle Strade Ferrate per prendere accordi sulla proposta per la soppressione del passaggio a livello della strada provinciale Bra-Alba attraverso alla ferrovia omonima presso Bra, deviando la strada col trasportarla a passare sulla testata della vicina galleria ferroviaria.

Il progetto venne accettato da tutti gli intervenuti. La spesa venne accettata per un terzo dalla Provincia, per un altro terzo dal Municipio di Bra e pel rimanente si ritiene verrà assunta dal Governo, presso il quale si faranno le opportune pratiche, in guisa che si spera che i lavori potranno essere quanto prima incominciati.

><

Conferenza per regolare il servizio della nuova stazione di Reggio-Porto transito.

Nei giorni 18, 19 e 20 del mese di marzo ora scaduto, ebbe luogo in Reggio di Calabria, e precisamente nell'ufficio della locale Direzione tecnica governativa per le costruzioni ferroviarie, una conferenza fra i Delegati governativi ed i rappresentanti le Società esercenti le Reti Mediterranea e Sicula, allo scopo di concordare le norme colle quali dovrà essere regolato il servizio della nuova stazione di Reggio-Porto transito, da costruirsi nel porto di Reggio Calabria pel servizio di navigazione attraverso lo stretto di Messina a mezzo dei *ferry-boats*, con passaggio del materiale mobile.

Il Governo era rappresentato dai signori: cav. Raffaele De Cornè ingegnere-capo del Genio civile, Direttore tecnico governativo per le Ferrovie; cav. ing. Antonio Grossi, R. Ispettore delle Strade Ferrate, Delegato e rappresentante del R. Ispettore-capo del Circolo di Napoli; cav. ing. Augusto De Pretto, R. Ispettore delle Strade Ferrate, ed ing. Edoardo Cuboni, rappresentante del R. Ispettore-capo del Circolo di Palermo.

Rappresentanti dell'Amministrazione per le Ferrovie del Mediterraneo erano i signori: comm. ing. Malvolti, Capo-divisione del Movimento e Traffico; cav. ing. Antonino Ciraolo, Capo-sezione principale del Mantenimento e dei Lavori; cav. Rosario Fontanelli, ff. di Ispettore principale, Capo sezione Tariffe; cav. Mariano Mantovani, Ispettore della Direzione generale.

Per le Ferrovie della Sicilia, i rappresentanti erano i signori: cav. ing. Guglielmo Cappa, Capo-servizio del Mantenimento e della Trazione; cav. ing. Guido Nuti, Capo-servizio della Manutenzione e Lavori; cav. Enrico Raboschi, Capo-servizio del Mantenimento e Traffico; cav. Antonio Demedio, Capo del Controllo-prodotti.

Nella conferenza i prefati rappresentanti si sono messi d'accordo per tutto quanto riflette l'esercizio dei nuovi impianti e di quelli già esistenti, nonchè delle modalità relative al servizio cumulativo in detta nuova stazione. Le norme poi per regolare i diversi servizi che hanno attinenza cogli impianti della stazione medesima e coll'esercizio dei *ferry-boats* vennero riportate in apposito *schema di norme* che costituirà parte della convenzione definitiva da stipulare tra le due Società del Mediterraneo e della Sicilia.

><

I ferry-boats *per il servizio attraverso lo stretto di Messina.*

Siamo informati che i lavori di costrnzione dei *ferry-boats*, che la Ditta N. Odero fu Alessandro, di Genova, deve fornire alla Società delle Strade Ferrate della Sicilia per il servizio ferroviario attraverso lo stretto di Messina, è abbastanza bene avviata per guisa che il primo di detti piroscafi potrà essere varato nella prima quindicina del venturo mese di maggio; ed il secondo per la fine del successivo mese di giugno.

><

Agenzia in Messina per la vendita dei biglietti di viaggio e la registrazione dei bagagli.

Allo scopo di agevolare il movimento dei viaggiatori fra la Sicilia ed il Continente in servizio cumulativo traverso lo Stretto di Messina (via Reggio o Villa S. Giovanni), è stata aperta in Messina, a cura dell'Amministrazione del Mediterraneo, un'Agenzia incaricata della distribuzione dei biglietti delle varie categorie, sia a tariffa intera che a prezzo ridotto, per stazioni mediterranee.

L'Agenzia medesima è pure autorizzata ad accettare per la spedizione in servizio cumulativo traverso lo Stretto, via Reggio o Villa S. Giovanni, i colli bagaglio in destinazione di stazioni mediterranee, provvedendo alla loro diretta registrazione.

Essa è inoltre incaricata di provvedere alla diretta effettuazione delle spedizioni di numerario, e di merci a grande e piccola velocità da Messina per le stazioni della Rete Mediterranea ed oltre (via Reggio o Villa S. Giovanni).

><

Ferrovia Torino-Genova.

(*L'impianto di una fermata presso i Giovi*).

Ci viene assicurato che, in vista delle difficoltà per l'utilizzazione del piano, così detto orizzontale dei Giovi (dove vi ha per una tratta di circa 40 metri una livelletta fra il 4 ed il 5 per mille, intercalata fra due successive che raggiungono il 35 per mille) per l'impianto di una fermata, assai difficilmente sarà possibile assecondare l'istanza all'uopo presentata dal Comune di Mignanego, della quale abbiamo fatto cenno in un precedente numero del *Monitore*.

><

Per la riforma dello statuto sociale delle Ferrovie della Sicilia.

Siamo informati che i Ministeri di Agricoltura, Industria e Commercio e del Tesoro hanno dichiarato che da parte loro nulla hanno da osservare contro la deliberazione presa nell'Assemblea generale del 30 novembre u. s. dagli azionisti della Società italiana per le Strade Ferrate della Sicilia, tenuta in Roma, di modificare cioè lo statuto sociale nel senso di ridurre dalla metà al terzo la quantità del capitale che deve essere rappresentato per deliberare su alcuni speciali argomenti e di ammettere anche per gli stessi l'Assemblea di seconda convocazione, purchè sia rappresentato il quinto del capitale, e le deliberazioni siano pure colla maggioranza di due terzi dei voti.

><

Ferrovia Messina-Siracusa.

(*Progetto di lavori alla stazione di Piedimonte*).

La Sicula ha presentato all'approvazione superiore il progetto relativo alla costruzione di una stradella laterale di accesso al fondo Fichera presso il passaggio a livello al km. 278.888.81 della linea Messina-Siracusa presso la stazione di Piedimonte.

><

Ferrovie del Mediterraneo.

(*Gare aggiudicate*).

Il giorno 25 del mese di marzo p. p., in Milano, presso la Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo, ebbero luogo le seguenti gare a licitazione privata, fra Ditte italiane, per l'acquisto di carrozze e carri:

Prima gara. — Fornitura di N. 12 carrozze di 3ª classe a due assi, con cinque compartimenti per viaggiatori, ed una ritirata, munite di freno a vite e di freno continuo automatico, sistema Westinghouse, ad azione rapida, di segnalamento d'allarme ad aria compressa e di riscaldamento a vapore. Le Ditte invitate furono cinque, e tutte vi concorsero, rimanendo provvisoriamente deliberataria la Ditta Ing. E. Breda e Comp. di Milano, al prezzo di lire 10,995 per ciascuna carrozza, con consegna alla stazione di Milano-Porta Garibaldi.

Seconda gara. — Fornitura di N. 18 carrozze di 3ª classe, di cui N. 10, costituenti il primo lotto con freno a vite e loggetta, con freno Westinghouse ad azione rapida, segnalamento d'allarme ed illuminazione ad olio; e N. 8

formanti il secondo lotto, senza freno a mano, con freno Westinghouse ad azione rapida, con segnalamento d'allarme e con illuminazione ad olio. Le Ditte invitate furono cinque e vi concorsero tutte cinque, tanto pel primo che pel secondo lotto, rimanendo provvisoriamente deliberataria ancora la Ditta Ing. E. Breda e Comp. di Milano, al prezzo di L. 9130 per ogni carrozza del primo lotto e di L. 8815 per ogni carrozza del secondo lotto, con consegna alla stazione di Milano-Porta Garibaldi.

Terza gara. — Fornitura di N. 50 carri coperti a due assi, della portata di 12 tonnellate. Anche questa fornitura venne divisa in due lotti di 25 carri ciascuno. Il primo lotto comprendeva i carri serie H^{EC} muniti del freno continuo ad aria compressa Westinghouse, moderabile Henry, e del freno a vite con loggetta, e provvisti della condotta per il riscaldamento a vapore. Il secondo lotto, per carri serie H^{C} con freno Westinghouse ed Henry, senza freno a mano, e con condotta pel riscaldamento a vapore. Le Ditte invitate e concorrenti furono sei, e tanto il primo che il secondo lotto vennero provvisoriamente aggiudicati alla Ditta Miani e Silvestri di Milano, al prezzo di lire 4897 per ogni carro del primo lotto; e di L. 4418 per ogni carro del secondo lotto, con consegna alla stazione di Rogoredo.

Quarta gara. — Fornitura di N. 49 carri scoperti a due assi, della portata di 16 tonnellate. Anche questa fornitura venne divisa in due lotti, di cui N. 24 pel primo lotto, comprendenti carri di serie L^{F} muniti di freno a loggetta; e N. 25 pel secondo lotto, comprendente carri di serie L senza freno. Le Ditte invitate furono sei, e tutte vi concorsero, rimanendo provvisoriamente deliberataria per entrambi i lotti la Ditta Fratelli Diatto di Torino, al prezzo di L. 3885 per ciascun carro del primo lotto e di L. 3290 per ogni carro del secondo lotto, con consegna alla stazione di Torino.

Quinta gara. — Fornitura di un carro piatto a due carrelli, a due assi ciascuno, per trasporto massi, della portata di 45 tonnellate. Le ditte invitate furono 7; ma vi concorsero in sei, rimanendo provvisoriamente deliberataria la Ditta G. Ansaldi e Comp. di Sampierdarena, al prezzo di L. 8230 con consegna alla stazione di Sampierdarena.

Il 25 di marzo p. p., in Milano, presso la stessa Direzione generale, ebbe luogo la gara a licitazione privata per la costruzione di un magazzino merci e per l'ampliamento del piazzale della stazione di Cherasco. Alla gara furono invitate 20 Ditte e vi concorsero 15, rimanendo provvisoriamente deliberataria la Ditta Zanotti Francesco di Rivarolo Canavese col ribasso del 24.50 0[0 sui prezzi della tariffa.

(*Nomine nel personale superiore dell'Amministrazione*).

Il Consiglio d'Amministrazione, dietro proposta del Direttore Generale, ha approvato le seguenti nomine nel personale superiore.

Divisione del Segretariato. — L'Ispettore Principale avv. cav. Alessandro Peregalli è nominato ff. Capo Divisione Aggiunto.

Agenzia Commerciale. — Il ff. Ispettore Principale Legale, dott. cav. Carlo Osma, è nominato Ispettore Principale Legale.

L'Ispettore cav. Emilio Donadon è nominato ff. Ispettore Principale.

Il ff. Ispettore ing. Giacomo Bertoldo è nominato Ispettore.

Ragioneria Centrale. — Il ff. Capo Divisione rag. cav. Emilio Lissoni è nominato Capo Divisione.

Materiale. — Il ff. Ingegnere Capo Divisione ing. cav. Giovanni Botto Micca è nominato Ingegnere Capo Divisione.

Il ff. Ingegnere Capo Divisione Capo delle Officine ing. cav. Edoardo Doux è nominato Ingegnere Capo Divisione Capo delle Officine.

I ff. Ingegneri Capi Sezione Principali ingegneri Pietro Verole e march. Giuseppe Cutica di Cassine sono nominati Ingegneri Capi Sezione Principali.

Il Sotto Ispettore Teodorico Alferi-Osorio è nominato Ispettore.

PRIMO COMPARTIMENTO.

Servizio del Mantenimento e delle Costruzioni. — L'Ingegnere Capo Divisione ing. cav. Alberto Pennachio ed il ff. Capo Divisione ing. cav. Giovanni Battista Biadego sono nominati Ingegneri Capi Servizio Aggiunti.

I ff. Ingegneri Capi Sezione Principali, ingegneri cav. Giulio Tenca, cav. Albano Storari, cav. Luigi Cauda, Carlo Coda e cav. Giovanni Rodi sono nominati Ingegneri Capi Sezione Principali.

Gli Ingegneri Capi Sezione Aggiunti ing. Pietro Pierallini, Francesco Cavenago, Salvatore Artom, Giuseppe Bocca, Ferdinando Casasco, Adelchi Ferrario, Carlo Finardi, Augusto Gallieni ed Eugenio Mirone sono nominati Ingegneri Capi Sezione.

Movimento e Traffico. — Il Capo Stazione cav. Filippo Ansaldi è nominato Ispettore.

Trazione. — L'Ingegnere Capo Sezione Principale ing. cav. Demetrio Tacchini è nominato Ingegnere Ispettore Principale.

Il ff. Ingegnere Capo Sezione Principale ing. cav. Luigi Zunino è nominato Ingegnere Capo Sezione Principale.

L'Ingegnere Capo Sezione ing. Carlo Valle è nominato ff. Ingegnere Capo Sezione Principale.

SECONDO COMPARTIMENTO.

Direzione dell'esercizio. — Il Capo Sezione cav. Ulrico Carozzi è nominato ff. Ispettore Principale e destinato a sostituire il cav. Carisi, collocato a riposo dietro sua domanda, colle mansioni di Segretario della Direzione dell'Esercizio e dirigente la Sezione Personale della Direzione stessa.

L'Ispettore Principale Aggiunto cav. Rosario Fontanelli è nominato Ispettore Principale, affidandogli la dirigenza della Sezione Tariffe e Trasporti in sostituzione del cav. Rosati collocato a riposo dietro sua domanda.

Il ff. Ispettore Legale avv. Angelo Pasetti è nominato Ispettore Legale.

Il ff. Ispettore Luigi Melisurgo è nominato Ispettore.

Mantenimento e Lavori. — Gli Ingegneri Capi Sezione Aggiunti ingegneri cav. Pietro Cavallasca, Carlo Fettarappa, cav. Eduardo Schiassi, Ludovico Vitiello e Carlo Bonardi sono nominati Ingegneri Capi Sezione.

Il Capo Sezione Aggiunto cav. Carlo De Santo è nominato Capo Sezione.

Movimento e Traffico. — Gli Ispettori cav. Gustavo D'Amico ed Anselmo Canale sono nominati Ispettori Principali Aggiunti.

L'Agente Ripartitore Centrale Leopoldo Giulioni ed i Sotto Ispettori Sabino Mastantuoni, Giulio Nuti e Federigo Morales sono nominati Ispettori.

I Sotto Ispettori dei Telegrafi Silvio Mecheri e Giuseppe Bosurgi sono nominati Ispettori dei Telegrafi.

Trazione. — L'Ingegnere Ispettore Principale Capo Divisione ing. cav. Francesco Stanzani è nominato ff. Capo Servizio.

Il ff. Ingegnere Capo Sezione Principale ing. cav. Edmondo Ferrante è nominato Ingegnere Capo Sezione Principale.

Gli Ingegneri Capi Riparto ingegneri Gustavo Maffei Facino ed Artuto Cianciolo sono nominati Ingegneri Capi Sezione.

(*Progetti, preventivi, ecc. presentati all'approvazione governativa*).

L'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha sottoposto alla approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici:

1. Il preventivo della spesa di L. 1100 occorrente per provvedere allo spostamento di una comunicazione esistente nella *stazione di Taranto*, tra la prima e la seconda linea, nel lato verso Reggio e Bari;

2. Il preventivo della spesa di L. 1105.15 occorrente per provvedere all'acquisto di attrezzi pel servizio delle bocche da incendio delle Officine di Pietrarsa e dei Granili;

3. La proposta per la sostituzione delle traversette fra le travi principali binate, nelle impalcature metalliche in corrispondenza ai tre binari — centrale e verso nord — nel sottovia Farini a *Milano-Centrale*. Spesa preventivata L. 1290;

4. La proposta per la esecuzione di lavori di completamento del tronco della ferrovia *Parma-Spezia*, compreso fra il casello N. 88 e Filattiera. La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 4600, ed alla esecuzione delle opere si propone di provvedere in economia;

5. La proposta dei lavori occorrenti per il prolungamento del binario estremo, verso campagna, in *stazione di Luino*; con annesso preventivo di spesa di L. 1600 per lavori e di L. 3688 per materiale metallico di armamento.

><

Ferrovie dell'Adriatico.

(*Progetti, preventivi, ecc., presentati all'approvazione governativa*).

L'Amministrazione delle Strade Ferrate Meridionali ha sottoposto alla approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici:

1. La proposta dei lavori occorrenti per provvedere allo sbancamento delle materie che minacciano di cadere sulla ferrovia, fra i chilom. 373.400 e 374.285 della linea *Bologna-Otranto*, con annesso preventivo di spesa di lire 6000;

2. La proposta per sistemare la posizione dei segnali a disco girevole, verso Bari, nelle stazioni di Cerignola e di Trani, nella linea da *Bologna ad Otranto*. La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 1140;

3. La proposta per l'impianto di macchine-utensili nel deposito locomotive di *Bari*, con annesso preventivo di spesa di L. 7846.42.

><

Ferrovia Palermo-Marsala-Trapani.

(*Progetto di lavori di ampliamento della stazione di Alcamo-Calatafimi*).

La Società per la Ferrovia Sicula-Occidentale (Palermo-Marsala-Trapani) ha presentato all'approvazione (anche per gli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le espropriazioni) del Ministero dei Lavori Pubblici il progetto di ampliamento della Sazione di Alcamo-Calatafimi, situata al chilometro 78.112 della ferrovia stessa. Scopo del progetto è quello di provvedere che gli attuali impianti della stazione resi deficienti in rapporto alle esigenze del regolare andamento del servizio, siano convenientemente ampliati in guisa da poter corrispondere alle cresciute esigenze del commercio e segnatamente di quello del vino, accentuatosi sempre più nella stazione medesima.

><

Ferrovie della Rumenia.

L'on. Stoicesco, Ministro dei Lavori Pubblici, continua a provvedere al rifacimento dei ponti per le ferrovie, costruiti prima del 1880, i quali presentano due grandi difetti:

1° La superstruttura metallica non può più resistere al peso attuale dei treni;

2° Le fondamenta sono generalmente poco profonde ed insufficienti.

Nel 1892 un credito di 7 milioni fu concesso per cominciare questo rifacimento indispensabile, e per continuare questa opera necessaria ed importante, il Ministro Rumeno ha chiesto ed ottenuto un nuovo credito di 8 milioni.

I lavori ricominceranno fra poco.

— Il nuovo direttore delle Ferrovie rumene, sig. Saligny, studia attualmente una riforma delle tariffe per le merci.

Vista la deficienza dei vagoni, che si verifica annualmente per il trasporto dei cereali nella stagione autunnale, egli si propone di rialzare leggermente i prezzi di trasporto durante i mesi in cui si manifesta sempre l'ingombro, diminuendoli invece durante gli altri mesi in cui molto materiale rimane inoperoso.

Si spera che l'idea potrà dare buoni risultati.

><

Vulcanizzazione dei legnami per traverse d'armamento.

Siamo informati che il colonnello Haskin, inventore del processo di vulcanizzazione dei legnami, ed in ispecie delle traverse di armamento (pel quale processo ha preso il brevetto di invenzione anche in Italia), ha dato assicurazione che nel prossimo mese di luglio saranno in attività, in Inghilterra, tre cantieri di vulcanizzazione, e cioè: uno sul Tamigi presso Londra, l'altro sul Manchester Ship Canal presso Manchester, ed il terzo sulla costa orientale dell'Inghilterra. Il relativo macchinario si sta costruendo nelle officine di Galloway di Manchester.

Ci si accerta che l'inventore ha già trattative in corso con grandi case di commercio in legname, nonchè con alcune Compagnie ferroviarie. Esso si mostra sicuro di conseguire un ottimo risultato e sollecito, e prognostica che il suo processo arrecherà vantaggi considerevoli non solo per la economia dell'esercizio ferroviario, ma anche per tutta l'industria dei legnami in genere. È da notare che l'applicazione del processo stesso, oltrechè nei cantieri con impianti fissi può anche farsi con macchinario mobile montato su ruote, da potersi trasportare nelle foreste o presso i grandi depositi di legname.

Ci consta che, in seguito alle informazioni avute, le quali fanno ritenere meritevole di interesse il nuovo processo pel prolungamento della durata dei legnami, una delle nostre principali Amministrazioni ferroviarie, ha l'intendimento, tostochè saranno attivati i predetti impianti inglesi, di far vulcanizzare a titolo di saggio, una certa quantità di traverse di varie essenze dei nostri legnami di quercia e porle in opera, onde constatare se, oltre alla incorruttibilità del legname si consegua anche l'altra condizione indispensabile che le traverse non si spacchino per l'infissione degli arpioni, e che questi rimangano efficacemente stretti dalle fibre del legno e per

modo da assicurare la stabilità dell'armamento rispetto al rovesciamento delle rotaie.

A proposito del processo in questione, ci viene assicurato che da un gruppo di capitalisti venne proposto alla Società in accomandita A. Lanari e Comp. di impiantare nella foresta di Monticchio uno stabilimento per la vulcanizzazione del legno, sistema Haskin, e più specialmente per la vulcanizzazione delle traverse per ferrovia; e che la Ditta summentovata, prima di acconsentire al progettato impianto, avrebbe interessato il Ministero dei Lavori Pubblici a volergli dichiarare, se, d'accordo colle Amministrazioni ferroviarie sarebbe disposto ad aiutare l'impresa per modo che venisse assicurato un proporzionato lavoro allo stabilimento che si avrebbe intendimento di costruire.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato ha manifestato il suo avviso su un progetto di transazione con Giuseppe Marchisio ed altri in relazione alla vertenza colla Impresa Rosa-Becchia e Bellora, assuntrice dei lavori e delle provviste pel tronco da San Paolo a Villafranca della strada ferrata da Torino a Genova.

><

Tariffe ferroviarie italiane.

Il Ministero del Tesoro, di accordo con quello delle Finanze:

ha annuito alla proroga per altri due anni, a partire dal 1° gennaio p. p. della tariffa locale N. 226, P. V., per trasporto di pasta di legno, di paglia, ecc.;

ha consentito alla proroga per un altro anno della concessione fatta alla Ditta Antonio Saccoliti per i suoi trasporti di olio d'oliva a vagone completo dalla Calabria a determinate stazioni.

—

È in corso un decreto dei Ministri di Agricoltura, Industria e Commercio e dei Lavori Pubblici, col quale, su proposta presentata dalla Società esercente la ferrovia Circumetnea, viene approvata la istituzione della tariffa locale N. 204, piccola velocità, pel trasporto sulla ferrovia predetta, delle casse vuote e scomposte in assicelle da servire per le spedizioni degli agrumi, in partenza da Catania e da Giarre ed in destinazione di tutte le stazioni della linea.

—

Con altro decreto, pure in corso, dei prefati signori Ministri, e giusta proposta all'uopo presentata dalla predetta Società esercente la ferrovia Circumetnea, viene disposto quanto segue:

1. Sono approvate le tariffe e condizioni pei trasporti sulla ferrovia Circumetnea in conformità al progetto della Società interessata, considerando come massimi i prezzi in esso esposti;

2. La tariffa dei viaggiatori in terza classe, esposta nel progetto suindicato, è approvato in via provvisoria e di esperimento per un anno dalla data del decreto, salvo a ridurla ad una misura inferiore se ciò sembrerà conveniente nei riguardi del pubblico, dopo l'accennato periodo di prova.

Mercè le tariffe in questione i trasporti sulla ferrovia Circumetnea si effettueranno con vantaggio per il commercio, in confronto di quello che si pratica sulle Reti maggiori. Inoltre verrà portata una sensibile semplificazione di servizio mercè la riduzione da 8 a 5 delle classi delle merci.

—

Il Ministero del Tesoro, di accordo con quello delle Finanze, ha approvato per la parte che lo riguarda, uno schema di tariffa proposto dalla Amministrazione delle Strade Ferrate della Sicilia e da attuarsi in sostituzione di quella locale N. 215, piccola velocità, per i trasporti di vino in partenza da Vittoria ed in destinazione di Siracusa-Porto, Licata-Porto, Caltanissetta e Girgenti, a condizione però che la tariffa stessa sia attivata solo in via provvisoria, e salvo a prendere quelle definitive disposizioni che dell'esperimento risulteranno convenienti.

—

Le Amministrazioni ferroviarie del Mediterraneo e dell'Adriatico, valendosi della facoltà di cui all'avvertenza contenuta nella tariffa eccezionale n. 1006, piccola velocità, per i trasporti di lignite e delle formelle di lignite, ed accogliendo una domanda della Società anonima carbonifera di Tatti e Montemassi, hanno comprese fra le stazioni destinatarie ammesse alla suddetta tariffa eccezionale anche le stazioni di Cecina, Orbetello, Pesaro e Piombino.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie dell'Adriatico. — *Prodotti dal 1° gennaio al 20 marzo.* — Nella decade dall'11 al 20 marzo ora scorso i prodotti approssimativi del traffico sulle strade ferrate Meridionali, rete Adriatica, ascesero a L. 2,681,616 superando di L. 119,828 quelli ottenuti nella corrispondente decade del 1895.

L'insieme dei prodotti dal 1° gennaio al 20 marzo 1896 si ragguaglia a L. 19,415,170 e presenta un aumento di L. 1,778,816 in confronto all'anno precedente.

Ferrovie della Sicilia. — *Prodotti dal 1° luglio 1895 al 20 marzo 1896.* — Nella decade dall'11 al 20 marzo ora scorso i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate della Sicilia ascesero a L. 7,367,618 con un aumento di lire 213,228 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

I prodotti dal 1° luglio al 20 marzo ammontano a lire 7,367,618, con un aumento di lire 446,308 sul corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

Ferrovia Torino-Ciriè-Lanzo. — Il giorno 14 scorso marzo ebbe luogo l'assemblea generale ordinaria degli azionisti della Società Anonima Canavese per la strada ferrata Torino Ciriè-Lanzo.

Dalla relazione letta all'assemblea togliamo i seguenti dati:

« La liquidazione dell'esercizio 1895 si chiude con un totale di lire 567,102 36.

« Attivo: introiti dell'esercizio lire 533,930 39, di cui lire 609,818.75 di prodotti lordi; introiti fuori esercizio lire 22,251.97.

« Passivo: spese dell'esercizio lire 319,942.72, servizio capitali lire 120,051.15, imposte e tasse lire 44,716, annualità passive lire 62,247.96, utile lire 20,144.53.

« Bilancio al 31 dicembre 1895 lire 4,497,638. Attivo: valore della linea lire 3,502,578.86, binario di raccordo coi gazogeni L. 34,100.25, materiale mobile L. 385,118.22, stabili lire 114,056.10, debitori lire 257,254.98. Passivo: capitale sociale lire 1,299,000, obbligazioni sociali lire 2,266,500, mutuo verso i banchieri Lombard Odier e Bonna e C. lire 556,004.80, creditori lire 376,133.65.

« Durante la lettura di queste cifre fecero alcune osservazioni il senatore Rossi per domandare la ragione del minor introito verificatosi quest'anno nei viaggiatori della terza classe e l'ing. Richetta sulla valutazione delle azioni di prima emissione; ad essi rispose, soddisfacendoli, il presidente.

« Il conto preventivo per l'esercizio 1896 ammonta a lire 564,000 ».

Ci riserviamo ad altro numero la pubblicazione integrale della Relazione.

Intanto da Roma informano che il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha dato parere favorevole al progetto per il tronco d'allacciamento della ferrovia Torino-Lanzo coi gazometri della città di Torino. Quindi entro la settimana ventura il ministro autorizzerà gli interessati ad iniziare i lavori.

Tramvie elettriche a Milano. — Tra non molto tempo i tram elettrici di Milano prenderanno possesso dei binari ora occupati dalla trazione animale.

A Paderno si sta già lavorando per portare a Milano una prima grande corrente elettrica, dovuta a forze naturali.

E' già sorta presso l'Adda l'officina elettrica provvisoria, che illumina i cantieri ed aziona le macchine di prosciugamento e sollevamento che occorrono nei lavori, i quali sono già principiati colla perforazione di una grande galleria e cogli scavi del canale.

La *Edison* sta anche costruendo una nuova officina a porta Volta, ove tre motrici, che si stanno lavorando allo stabilimento Tosi di Legnano, produrranno mille cavalli di forza per cadauna. Fra un mese al più tardi giungeranno le dinamo, che dovranno immagazzinare una così potente energia.

A quanto pare, la *Edison* sta studiando una modificazione delle tariffe a vantaggio delle diverse categorie di consumatori.

Si spera che l'opera di Paderno possa essere completata nel 1897; ben quattrocento operai sono occupati nel lavoro, che sarà una delle opere industriali più importanti d'Europa.

Tramvia Pinerolo-Perosa Argentina. — *Esercizio 1895.* — Il 19 marzo fu tenuta a Pinerolo l'assemblea generale ordinaria di questa Società Anonima.

Intervennero 87 azionisti rappresentanti 2540 azioni.

La relazione del Consiglio d'amministrazione accenna ad un lieve aumento degli introiti sull'esercizio precedente e ad una diminuzione sull'introito viaggiatori compensata dal maggior introito delle merci. La qual diminuzione va essenzialmente attribuita all'orario ferroviario molto incomodo per la vallata del Chisone.

Il prodotto lordo ha raggiunto la considerevole cifra di L. 7000 per chilometro esercito, ciò che dimostra come la potenzialità della linea sia sviluppata al massimo grado nonostante la sua brevità.

Letta poscia la relazione dei sindaci, favorevole all'amministrazione ed all'egregio suo direttore, ing. Giuseppe Lenchantin, l'assemblea approva alla unanimità il bilancio, da cui risulta un dividendo di lire 6 per ogni azione di lire 100, delle quali quattro vennero già pagate fin dal 1° gennaio scorso e due sono pagabili dal 1° luglio p. v.

Procedutosi quindi alla nomina di quattro amministratori, vengono rieletti i signori: Berard Ernesto, con voti 428; Malan dott. Guglielmo, 428; Beylis Vincenzo, 423; Chionetti Antonio, 404.

Sindaci effettivi: Maffei Giuseppe, con voti 430; Long Enrico, 430; Mascarelli Giuseppe, 430.

Sindaci supplenti: Armand Carlo, con voti 419; Pratis Giuseppe, 417.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie Svizzere. — *Ferrovia Nord-Est.* — La Direzione della N. O. B. dichiara in un lungo memoriale del 21 marzo al Dipartimento federale delle ferrovie di essere opposta all'ubicazione della stazione passeggieri di Zurigo sulla sponda sinistra della Limmat. Qualora poi le autorità legislative volessero obbligare la N. O. B. a questo trasporto della stazione, essa se ne opporrà con tutti i mezzi legali ed eventualmente chiederà alla città di Zurigo un indennizzo di 28 milioni.

— *Ferrovia sulla Jungfrau.* — La Commissione scientifica di preparazione, per la costruzione della ferrovia della Jungfrau, ha indetto un concorso internazionale con premi del complessivo importo di fr. 30,000, da conferirsi ai migliori progetti che verranno presentati per l'attuazione della suddetta ferrovia.

I punti sostanziali del concorso verteranno: 1. sulla costruzione della ferrovia; 2. sull'esecuzione dei lavori; 3. sull'esercizio della ferrovia stessa. Per ciascun punto la Commissione ha formulato diverse domande alle quali i postulanti dovranno rispondere, unendo disegni, modelli, calcoli di spesa relativi, ecc.

La ferrovia sarà a trazione elettrica, con una pendenza massima del 25 0|0; avrà un tunnel di 10 km. di lunghezza. Il progetto comprende la costruzione d'una grande capanna ricovero capace di 50 persone alla stazione di Monchjoch, e di un ascensore di 100 metri d'altezza per raggiungere il culmine della Jungfrau. Il termine del concorso è fissato pel 1° agosto 1896. Gli uffici della Jungfrau sono in Zurigo, Bahnofstrasse, 10.

Ferrovie Germaniche. — *Tramvia elettrica a Berlino.* — Da poco tempo venne inaugurata a Berlino la prima tramvia elettrica tra Gesundbrunnen e Pankow, il cui progetto era stato approvato dal Comune di Berlino nel maggio del 1894. La linea che è a conduttore aereo, misura tre chilom. di lunghezza, ed è per quasi tutto il percorso a doppio binario con pendenze e curve di nessuna importanza. Le vetture automotrici, assai eleganti, offrono 18 posti seduti e 12 in piedi; la loro velocità è di 15 a 20 chilom. all'ora.

Ferrovie Australiane. — *Nuova Ferrovia.* — Nei giorni scorsi venne inaugurata la ferrovia che mette in comunicazione i terreni auriferi di Coolgardie colla città di Perth, capitale dell'Australia occidentale; presiedette alla cerimonia il Governatore della colonia, il quale, in un discorso applauditissimo, dichiarò che l'apertura della nuova strada ferrata era un fatto che interessava l'intero mondo e non solo l'Australia, quindi espresse la speranza che il Governo coloniale prenderà a cuore la salute degli operai addetti al lavoro e gli interessi degli azionisti.

Il primo ministro dell'Australia occidentale, che si era pure recato a Coolgardie, fece conoscere allora che accorderebbe speciale attenzione alle quistioni d'igiene e di salubrità; egli accennò pure la prossima estensione della ferrovia fino a Menzies e lo studio di un progetto che tende a stornare verso Mont-Burges da cui essa si estenderà sui terreni auriferi, un fiume, il quale potrebbe fornire dieci milioni di galloni d'acqua pura al giorno.

Ferrovie dell'Anatolia. — Il Ministro dei Lavori Pubblici in Turchia ha autorizzato la Società della ferrovia d'Anatolia a costruire una linea, a scartamento ridotto, partente da Haïdar-Pascià a Tchamlidja.

La detta società ha pure ottenuto l'autorizzazione di costruire un porto ad Haïdar-Pascià che offrirà dei grandi vantaggi ai viaggiatori per l'imbarco e lo sbarco, avvantaggiando seriamente il traffico della ferrovia.

Ferrovia Francese in China. — Si assicura che i negoziati tra la Francia e la China intorno alla creazione di una linea ferroviaria da Lung-Chan, nel Tonchino, in China sono terminati favorevolmente. Le istruzioni necessarie sono state inviate al governatore del Kwang-Sea.

I francesi potranno così lottare contro la concorrenza inglese creata dall'apertura del West-River e sperare che una parte del traffico delle provincie meridionali della China prenderà la direzione del Tonchino.

Ferrovie Giapponesi. — *Nuove linee.* — Secondo una informazione del *Manchester Guardian* una Società con il capitale di 30 milioni di *yens* (cioè 154,805,000 lire) chiamata *Yokkaido Colonisation Railway Company*, si propone di costruire nel Giappone le seguenti ferrovie:

1ª Asais-Kawa-Hakodate (con diramazione da Shitotsu a Sunakava)	419	chilometri
2ª Asai-Kawa a Nemuro	386	»
3ª Asai-Kawa a Soya	289	»
4ª Asai-Kawa Hamanai	356	»
5ª Urio a Masuke	45	»
5ª Kameda a Yazashi	80	»
	1,575	chilometri

Queste linee debbono essere compiute in un ventennio.

Ferrovie degli Stati Uniti. — *Nuova stazione a Filadelfia.* — E' stata recentemente costruita una *grande stazione ferroviaria di testa* in località centrale a Filadelfia; la tettoia è della luce libera di circa m. 80, e nel centro la sua altezza sul piano dei binari è di circa m. 30; la sua lunghezza è di m. 155. I locali pel servizio della stazione sono tutti nel fabbricato eretto in testa della stazione per una profondità di circa m. 45 ed una fronte eguale alla larghezza della tettoia; i piani superiori sono destinati agli uffici d'amministrazione. I binari sono in numero di 13 ed il loro piano trovasi a circa m. 7.50 sul piano delle strade circostanti; gran parte dello spazio sottostante ad essi venne utilizzato per un grande mercato. Numerosi dettagli, notizie e piani relativi a questa importante costruzione sono contenuti nel fascicolo di agosto dei *Transactions of the American Society of civil Engineers.*

Notizie Diverse

Sollevamento dell'acqua di Trevi in Roma. — L'acqua di Trevi, che è una delle migliori acque potabili che si conoscano, per la sua debole pressione non può innalzarsi ai diversi piani di una casa, come sarebbe richiesto dalle esigenze moderne, ed è perciò confinata ai soli cortili delle parti più basse della città.

I fratelli Apollonj hanno ottenuto dal Municipio di Roma la concessione per un trasporto di energia elettrica, prodotta dalle famose acque Albule a circa 20 km. dalla città, e per la distribuzione della corrente a tante pompe elettriche impiantate nelle diverse case per il sollevameuto dell'acqua di Trevi fino sopra i tetti. L'impianto e l'esercizio sarebbero fatti direttamente dai concessionari, i quali farebbero pagare l'utente in ragione dell'acqua che consuma ad un prezzo del 40 o 50 per cento inferiori a quelli praticati ora per l'Acqua Marcia.

Un ingegnere tedesco che studierà le ferrovie italiane. — Il Ministro dell'Istruzione pubblica della Germania ha deliberato che l'ingegnere Paolo Habich, a cui il politecnico accordò una borsa di viaggio della fondazione Boissonet, debba fare uno studio sulle ferrovie italiane.

Una linea postale pneumatica a Filadelfia — Mentre in molte città di Europa è stato adottato il sistema dei tubi pneumatici per la trasmissione dei telegrammi, è singolare che in America, nella terra delle grandi invenzioni, questo metodo sia stato adottato soltanto negli ultimi tempi.

Il merito della innovazione si deve al signor Giovanni Field, ispettore postale a Filadelfia, il quale trovando insufficienti pel regolare andamento degli uffici postali i mezzi di cui poteva disporre, volle, con appositi viaggi ed ispezioni, studiare i sistemi postali delle più grandi città europee. Favorevolmente impressionato dell'impianto pneumatico della città di Berlino, fece vive pratiche presso il suo Governo affinchè anche in Filadelfia fosse impiantato un sistema simile; e malgrado le riluttanze incontrate, riescì a fare firmare dal Governo una convenzione colla « Pneumatic Company di New Jersey » per l'impianto di una trasmissione postale pneumatica per la città di Filadelfia. La linea ha una lunghezza di circa 210 km.; vennero adottati tubi di ghisa, e si deve all'abilità del signor Falkeman se fu possibile di perforare tutto il tubo in meno di due mesi. Avendo egli constatato che non era assolutamente necessario che il foro di ciascun tubo fosse diritto a perfezione, abbandonò il sistema della rigida stanga a trapano sostituendo un nuovo congegno mediante il quale ottenne i più splendidi risultati. Ora il servizio pneumatico postale funziona regolarmente, e visto l'ottimo successo si è certi che ben presto in altre città d'America verranno attivate nuove linee postali del medesimo tipo.

Mattoni di vetro. — Allorquando si trattò del genere di copertura da farsi alla sala della Borsa di Roma, alcuni ricordano un progetto che sembrò allora molto strano, fatto dall'architetto Busini. Egli pensava di tentare una còpertura a vôlta, ma la specialità doveva consistere nel far questa vôlta di vetro. In tal modo si sarebbe ottenuta la massima illuminazione della sala. Era facile immaginare il suo modo di costruzione. Bastava fare in blocchi di vetro, o in vetro soffiato, que' medesimi conci che si sarebbero dovuti fare con qualunque altra pietra da taglio.

L'idea rimase senza applicazione pratica.

La questione del vetro nelle costruzioni non è però mai stata abbandonata, e in questi giorni, alla Società degli Ingegneri civili di Francia, l'ing. M. G. Falconnier ha tenuto un'importante conferenza sopra l'uso dei mattoni in vetro soffiato. Ha parlato della loro origine, della maniera di fabbricarli, delle varie forme che possono prendere, della maniera di posa e delle applicazioni varie a cui si prestano.

Per poco che si rifletta sulle buone qualità del vetro, come isolante, contro il freddo, il calore, il rumore, l'umidità, ecc., ci si convince subito dell'utilità dell'impiego dei mattoni di vetro.

Falconnier ha creduto di poter affermare che un muro di 6 cm. di spessore in mattoni di vetro presenta gli stessi vantaggi, per ciò che riguarda l'isolamento dell'azione degli agenti esterni, di un muro ordinario di 80 cm., avendo poi la grande specialità, in alcuni casi, di valore importantissimo, di lasciar passare la luce ne' locali. Potendosi ottenere delle giunture impermeabili, ci si possono fare delle tettoie intiere e simili.

Però, per quanto solido sia il vetro impiegato, sembra non possa servire a costruire intere fabbriche, cosa che, del resto, non verrebbe permessa da' severi critici della estetica.

Il commercio della Spagna. — Per la Spagna il movimento commerciale del 1896 si annunzia piuttosto favorevole. Durante lo scorso mese di gennaio le esportazioni sono state in aumento di 19 milioni e mezzo di pesetas, a fronte dell'anno precedente, compresi però 10 milioni circa in moneta di argento, ciò che lascia tuttavia un aumento di 9 milioni e mezzo nella esportazione dei prodotti spagnuoli. All'opposto, le importazioni segnano una diminuzione di oltre 10 milioni rimpetto al gennaio del 1895.

Il valore degli scambi nel gennaio 1896 è rappresentato da queste cifre:

Importazioni	50,813,635	— 12,725,073
Esportazioni	64,680,965	+ 19,409,096
Pesetas	115,494,600	+ 6,684,023

Fognatura pneumatica ed utilizzazione delle materie di spurgo dei nuovi quartieri di Amsterdam. — Il Municipio di Amsterdam ha stabilito per i nuovi quartieri della città una rete di canali in comunicazione coi cessi delle abitazioni, e per mezzo di tale canalizzazione si ottiene la vuotatura col sistema del vuoto. La canalizzazione e la stazione centrale per produrre l'aspirazione sono stati costruiti dietro i progetti del capitano Liernur, di compianta memoria.

In quelle parti dei nuovi quartieri nelle quali non esiste ancora la canalizzazione, vengono disposte sotto le strade delle fosse metalliche le quali si vuotano tre volte alla settimana; ma soltanto in via provvisoria.

Quanto all'utilizzazione, dopo infruttuosi tentativi per trasformare le materie fecali in concimi polverulenti (*poudrette*) si decise di trattarle coll'acido solforico e di farne del solfato di ammoniaca; ed a questo scopo il Municipio ha concluso un contratto con un industriale sulla base della divisione per metà degli utili.

Ecco il risultato dell'esercizio nel 1894:

Rete pneumatica:

N. 3778 case con abitanti . . .	n.	62,572
Volume annuale delle materie fecali	mc.	73,100
Massimo mensile	»	6,482
Minimo mensile	»	5,216
Carbone consumato	Chg.	1,237,828
Spesa per la raccolta delle materie (non compreso il trattamento chimico nè l'interesse ed ammortamento degli impianti) . . .	Lire	85,537

Servizio delle fosse provvisorie:

Abitanti serviti	n.	67,888
Volume annuale delle matere fecali	mc.	65,962
Spesa per il servizio di raccolta .	Lire	145,645

Vedesi dunque che il trasporto delle materie colla canalizzazione pneumatica ha costato lire 1.36 per abitante, ed il servizio delle fosse metalliche lire 2.14.

Si trattarono 87,738 mc. di materie fecali con 523,911 Chg. di acido solforico e 842,360 Chg. di calce, e se ne ottennero 601,200 Chg. di solfato di ammoniaca. Se n'ebbe un benefizio di lire 84,000, metà delle quali toccarono al Municipio e metà all'impresa la quale non è tenuta a pagamento di interessi nè di quote d'ammortizzazione degli impianti.

Progetto di costruzione d'un dock galleggiante a Galatz. — Leggiamo nel *Courrier financier* di Bucarest che il Ministro dei Lavori Pubblici ha presentato alla Camera rumena un progetto di legge che autorizza la costruzione a breve termine, nel porto di Galatz, d'un dock galleggiante per la riparazione delle navi.

La spesa totale è valutata ad un milione di franchi, ripartita così: costruzione del dock fr. 650,000; costruzione e manutenzione dell'officina di riparazioni fr. 100,000; espropriazioni e spese diverse fr. 250,000.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Segniamo con un asterisco * le notizie di cui diamo maggiori ragguagli nelle Informazioni Particolari, ove sono pubblicate eziandio le *Deliberazioni del Consiglio di Stato* e le *Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.*

1. — Progetti e preventivi di spese presentati per l'approvazione al R. Ispettorato Generale.

Rete Adriatica. — L. 7,846.42 * proposta per impianto di macchine-utensili nel deposito locomotive di Bari;

L. 6.000 * proposta per sbancamento di materie minaccianti rovina sulla linea Bologna-Otranto;

L. 1,140 * proposta per sistemazione di segnali nelle stazioni di Cerignola e di Trani, linea Bologna-Otranto.

Rete Mediterranea. — L. 4,600 * proposta per lavori di completamento sulla ferrovia Parma-Spezia;

L. 1,600 * oltre a L. 3,688 per materiale metallico d'armamento, proposta per prolungamento di binario in stazione di Luino;

L. 1,290 * proposta per sostitazione di traversette, nel sottovia Farini, in stazione di Milano Centrale;

L. 1,105.15 * preventivo per attrezzi a bocche da incendio nelle Officine di Pietrarsa e dei Granili:

L. 1,100 * preventivo per spostamento di comunicazione nella stazione di Taranto.

Rete Sicula. — Progetto * per costruzione d'una stradella presso un passaggio a livello sulla linea Messina-Siracusa.

Ferrovia Sicula-Occidentale. — Progetto * di ampliamento della stazione di Alcamo-Calatafimi.

4. — Gare aggiudicate.

Rete Mediterranea. — Alla Ditta Zanotti Francesco, di Rivarolo Canavese, venne *provvisoriamente* aggiudicata la gara * per costruzione di magazzino merci ed ampliamento della stazione di Cherasco (linea Bra-Savona), col ribasso del 24.50 0[0 sui prezzi di tariffa.

II. — Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Municipio di Pontedera (20 aprile, ore 11, 2ª asta, per deserzione primo incanto). — Appalto dei lavori di pavimentazione generale del corso Vittorio Emanuele e per la sistemazione e rinnovazione del lastrico nelle carreggiate e uei marciapiedi delle strade secondarie di Pontedera. Importo L. 70,250. Cauz. provv. L. 3,500.

Municipio di Ceprano (18 aprile, ore 16, 1ª asta). — Appalto dei lavori per la costruzione di un muraglione a difesa dell'abitato. Importo L. 55,800.22. Cauzione provv. L. 2,000. Fatali 28 aprile, ore 16.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

	marzo 28	aprile 4
Azioni Ferrovie Biella	L. 475	480
» » Mediterranee	» 501	508
» » Meridionali.	» 653.50	662.50
» » Pinerolo (1ª emiss.)	» 360	360
» » » (2ª »)	» 341	341
» » Secondarie Sarde	» 300	—
» » Sicule	» 588	590
Buoni Ferrovie Meridionali.	» 568	562.50
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e		
» » Sicule *A. B. C. D.* .	» 281	284
» » Cuneo (2ª emis.). . .	» 309.50	309
» » Gottardo 4 %. . . .	» 102.25	102.25
» » Mediterranee 4 0[0 . .	» 507.50	507.50
» » Meridionali.	» 303	298
» » Meridionali Austriache.	» 389	389
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 307.50	302
» » » 2ª emiss.	» 284.50	284.50
» » Pontebba	» 451	451
» » Sarde, serie *A*. . . .	» 292	287
» » » serie *B*. . . .	» 289	289
» » » 1879	» 295	290
» » Savona	» 307	307
» » Secondarie Sarde . . .	» 427	429
» » Sicule 4 0[0 oro . . .	» 460	462
» » Tirreno	» 445	445
» » Vittorio Emanuele . .	» 360	305

CONVOCAZIONI.

Società Ferroviarie, Tramviarie e di Navigazione.

19 aprile. — **Tramvia Novi-Ovada.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 12 in Novi ligure.

30 aprile. — **Ferrovia Vigevano-Milano.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 12 nell'aula municipale in Milano.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA. — 8ª Decade — dall'11 al 20 Marzo 1896

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Prodotti indiretti	TOTALE	Media dei chilom. esercitati
			PRODOTTI DELLA DECADE				
1896	908.682 46	51.388 44	278.541 89	1.230.851 20	12.940 45	2.482.404 44	4.247 00
1895	882.213 41	42.588 16	270.380 58	1.181.210 44	13.944 25	2.390.336 84	4.215 00
Differenze nel 1896	+ 26.469 05	+ 8.800 28	+ 8.161 31	+ 49.640 76	— 1.003 80	+ 92.067 60	+ 32 00
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.				
1896	6.549.381 55	313.991 38	2.263.840 05	8.761.527 86	96.911 95	17.985.652 79	4.247 00
1895	5.734.532 38	272.452 28	2.076.223 43	8.232.817 00	103.818 46	16.419.873 55	4.215 00
Differenze nel 1896	+ 814.849 17	+ 41.539 10	+ 187.616 62	+ 528.680 86	— 6.906 51	+ 1.565.779 24	+ 32 00

RETE COMPLEMENTARE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Prodotti indiretti	TOTALE	Media dei chilom. esercitati
			PRODOTTI DELLA DECADE.				
1896	68.547 72	1.387 24	22.010 42	106.156 15	1.110 20	199.211 73	1.359 88
1895	53.284 12	1.210 34	20.805 43	94.919 48	1.232 25	171.451 62	1.294 68
Differenze nel 1896	+ 15.263 60	+ 176 90	+ 1.204 99	+ 11.236 67	— 122 05	+ 27.760 11	+ 65 20
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.				
1896	489.164 66	9.869 21	151.017 76	768.672 25	10.793 25	1.429.517 13	1.359 88
1895	382.594 93	8.744 13	138.265 27	674.226 54	12.649 40	1.216.480 27	1.294 68
Differenze nel 1896	+ 106.569 73	+ 1.125 08	+ 12.752 49	+ 94.445 71	— 1.856 15	+ 213.036 86	+ 65 20

PRODOTTI PER CHILOMETRO DELLE RETI RIUNITE

PRODOTTO DELLA DECADE			PRODOTTO RIASSUNTIVO		
esercizio corrente	esercizio precedente	Differenza nel 1896	dell'anno corrente	dell'anno precedente	Differenza nel 1896
478 27	464 96	+ 13 31	3.462 74	3.200 98	+ 261 76

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

26ª Decade — Dall'11 al 20 Marzo 1896.

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traffico	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1896	83 369 00	2.721 00	9.857 00	128.191 00	1.188 00	225.326 00	616 00	366 00
1895	78.632 00	2.276 00	9.487 00	130.031 00	605 00	221.031 00	616 00	359 00
Differenze nel 1896	+ 4.737 00	+ 445 00	+ 370 00	— 1.840 00	+ 583 00	+ 4.295 00	»	+ 7 00
				PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1895 AL 20 MARZO 1896.				
1895-96	2.338.966 00	50 295 00	269.637 00	3.133.262 00	37.762 00	5.829.922 00	616 00	9.464 00
1894-95	2.303.259 00	49.239 00	275.352 00	3.166 658 00	31.051 00	5.825.559 00	616 00	9.457 00
Differenze nel 1896	+ 35.707 00	+ 1.056 00	— 5.715 00	— 33.396 00	+ 6.711 00	+ 4.363 00	»	+ 7 00

RETE COMPLEMENTARE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traffico	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1896	33.571 00	962 00	2.865 00	20.801 00	88 00	58.287 00	484 00	120 00
1895	21.487 00	186 00	1.375 00	16.083 00	223 00	39.354 00	421 00	91 00
Differenze nel 1896	+ 12.084 00	+ 776 00	+ 1.490 00	+ 4.718 00	— 135 00	+ 18.933 00	+ 63 00	+ 29 00
				PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1895 AL 20 MARZO 1896.				
1895-96	885.744 00	14 338 00	67.419 00	564.087 00	6.108 00	1.537.696 00	484 00	3.177 00
1894-95	648.462 00	6.441 00	43.799 00	390.925 00	5.224 00	1.094.851 00	421 00	2.601 00
Differenze nel 1896	+ 237.282 00	+ 7.897 00	+ 23.620 00	+ 173.162 00	+ 884 00	+ 442.845 00	+ 63 00	+ 576 00

STRETTO DI MESSINA

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traffico	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1896	4.239 00	347 00	263 00	786 00	» 00	5.635 00	23 00	245 00
1895	1.834 00	44 00	188 00	254 00	» 00	2.320 00	15 00	155 00
Differenze nel 1896	+ 2.405 00	+ 303 00	+ 75 00	+ 532 00	» 00	+ 3.315 00	+ 8	+ 90 00
				PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1895 AL 20 MARZO 1896.				
1895-96	81.194 00	3.672 00	6.249 00	12.760 00	» 00	103 875 00	23 00	4.516 00
1894-95	87.922 00	1.863 00	4.116 00	6.927 00	19 00	50.847 00	15 00	3.390 00
Differenze nel 1893	+ 43.272 00	+ 1.809 00	+ 2.133 00	+ 5 833 00	— 19 00	+ 53.028 00	+ 8	+ 1.126 00

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

Dai punti contro indicati alle stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)		BIGLIETTI SEMPLICI — Londra (1) 1a classe	Londra (1) 2a classe	Parigi (2) 1a classe	Parigi (2) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO — Londra (3) (Diritto di porto compreso) 1a classe	Londra (3) 2a classe	Londra (3) validità	Parigi (4) 1a classe	Parigi (4) 2a classe	Parigi (4) validità
Via Moncenisio											
Torino	via Calais	166 35	116 55	90 75	61 60	254 —	187 85	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni
	via Boulogne . .	160 25	112 05								
Milano	via Calais	180 90	129 15	104 85	72 25	272 25	199 80	45 giorni	166 35	119 —	30 giorn
	via Boulogne . .	175 60	124 65								
Venezia	via Calais	—	—	141 75	97 80	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni
	via Boulogne . .										
Genova	via Calais	187 —	131 —	111 40	76 05	—	—	—	—	—	. .
	via Boulogne . .	180 90	126 50								
Via Genova											
Livorno	via Calais	209 90	147 05	134 30	92 10	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	203 80	142 55								
Firenze	via Calais	217 30	152 25	141 70	97 80	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	211 20	147 75								
Roma	via Calais	249 —	174 40	173 40	119 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	242 90	169 90								
Napoli	via Calais	279 85	196 —	205 60	142 —	478 50	358 95	6 mesi (**)	—	—	—
	via Boulogne . .	273 75	191 50								
Via Bologna											
Firenze	via Calais	224 60	157 80	149 —	102 35	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	218 50	152 80								
Roma	via Calais	263 85	184 80	188 25	129 85	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	257 75	180 80								
Napoli	via Calais	294 80	206 50	220 60	162 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	288 70	202 —								
Brindisi	Via Napoli — via Calais	325 85	228 20	251 60	174 20	548 25	399 80	6 mesi (*)	—	—	—
	Via Napoli — via Boul.	319 75	223 70								
	Via Bolog. — via Calais	302 65	211 95	227 05	157 —	525 45	386 80	6 mesi	—	—	—
	Via Bolog. — via Boul.	296 55	207 45								
Messina	Via Napoli — via Calais	369 25	259 75	295 —	205 80	—	—	—	—	—	—
	Via Napoli — via Boul.	363 15	255 25								

OSSERVAZIONI.

BIGLIETTI SEMPLICI.

(1) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da e per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta.

Per diritto del bollo fr. 0,10 per i biglietti al disopra di 10 franchi.

(2) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi che valgono per 20 giorni.

BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO.

(3) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta.

(*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capo-stazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia.

(**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto.

(4) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI		1a e 2a CLASSE	1a e 2a CLASSE (Via Folkestone)	1a e 2a CLASSE (*)	1a e 2a CLASSE (***)	Treno di lusso PENINSULAR-EXPRESS settimanale il venerdì part. da LONDRA (1)
Londres Ch.-Gross	Par.	9 — a.	10 — a.	11 — antim.	8 15 p.	8 15 p.
Londres Victoria . .	—	9 — a.		11 — antim.	8 15 p.	8 15 p.
Douvres	—	10 55 a.		1 — pomer.	10 15 p.	10 15 p.
Calais-M. (*Buffet*) (ora di Greenwich)	Arr.	12 15 a.		2 20 pomer.	12 10 a.	12 10 p.
		Déjeun.				
Calais-M. (ora francese)	Par.	12 49 p.		3 — pomer.	1 04 a.	1 » a.
Boulogne-Gare (*Buffet*)	Arr.	1 27 p.	2 18 p.	—	1 49 a.	—
	Par.	1 29 p.	2 23 p.	—	1 51 a.	—
Amiens (*Buffet*)	Arr.	3 04 p.	3 59 p	5 12 pomer.	3 41 a.	3 28 a.
	Par.	3 09 p.	4 04 p.	5 17 pomer.	3 46 a.	3 33 a.
Paris-Nord (*Buffet*)	Arr.	4 45 p.	5 40 p.	7 — pomer.	5 38 a.	Per la grande cintura
		Pranso				
Paris-Nord (*Buffet*)	Par	*Vagon-restaurant*		7 44 pomer.	6 23 a.	
Paris-Lyon (*Buffet*)	Arr			8 21 pomer.	7 23 a.	

STAZIONI		(B) 1a e 2a classe	1a e 2a classe	1a cl.	1a 2a cl.	Treno di lusso
Paris-Lyon (*Buffet*)	Par.	8 55 p.	9 10 p.	9 25 a.	2 15 p.	Per la grande cintura
Dijon	Arr.	1 51 a.	2 24 a.	2 01 p.	7 13 p.	10 32 a.
Genève	—	»	8 52 a.	11 47 p.	—	—
Aix-les-Bains	—	6 33 a.	7 58 a.	10 45 p.	12 27 a	3 18 p.
Chambéry	—	6 56 a.	8 31 a.	11 24 p.	12 50 a.	3 40 p.
Modane	—	9 48 a.	1 38 p.		3 37 a.	6 40 p.
Torino (ora dell'Europa centrale (2). . .	Arr.	2 20 p.	6 40 p.	—	8 10 a.	11 12 p.
Torino	Par	2 40 p.	7 55 p.	—	8 45 a.	
Novara	Arr	4 36 p.	9 51 p.	—	10 42 a.	
Milano	Arr	5 35 p.	11 05 p.	—	11 40 a.	
					1a 2a cl.	
Torino	Par.	2 45 p.	8 10 p.	—	8 40 a.	
Genova	Arr.	6 14 p.	11 21 p.	—	12 » p.	
San-Remo . . .	—	11 22 p.	8 45 a.	—	4 47 p.	
Pisa	—	10 58 p.	4 30 a.	—	4 34 p.	
Firenze	—	12 45 a.	7 30 a.	—	6 54 p.	
Livorno	—	11 39 p.	5 24 a.	—	5 09 p.	
Roma	—	6 34 a.	10 30 a.	—	11 30 p.	
Napoli	—	1 36 p.	6 30 p.	—	7 10 a.	
Brindisi	—	»	»	—	6 20 p.	
Torino	Par.	2 45 p.	7 05 p.	—	8 40 a.	11 20 p.
Alessandria	Arr.	4 18 p.	8 55 p.	—	10 15 a.	12 50 p.
Bologna	—		2 12 a.	—	2 53 p.	5 19 a.
Ancona	—	—	6 52 a.	—	11 10 p.	9 21 a.
Brindisi	—	—	10 17 p.	—	11 » a.	7 50 p.
Firenze	—	—	6 23 a.	—	6 25 p.	
Roma	—	—	12 50 p.	—	11 50 p.	
Napoli	Arr.	—	6 30 p.	—	7 10 a.	

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

RITORNO

STAZIONI		1a e 2a CLASSE	1a e 2a CLASSE	1a e 2a CLASSE	1a e 2a CLASSE	
Napoli. (ora dell'Europa centrale (2) . .	Par.	7 50 a.	—	—	2 55 p.	
Roma	—	2 30 p.	—	—	11 10 p.	
Firenze	—	9 05 p.	—	—	6 10 a.	
Brindisi	—	6 10 a.	—	—	5 35 p.	
Ancona	—	8 32 p.	—	—	5 35 a	
Bologna	—	1 35 a.	—	—	10 30 a.	
Alessandria	—	6 38 a.	8 33 a.	10 46 a.	5 12 p.	
Torino	Arr.	8 30 a.	10 13 a.	12 30 p.	7 — p.	
Brindisi	Par.	—	—		10 20 a.	
Napoli	—	7 50 a.	2 55 p.		10 45 p.	
Roma	—	8 » p.	8 50 p.	10 17 p.	8 10 a.	
Livorno	—	9 40 p.	»	4 10 a.	1 55 p.	
Firenze	—	8 25 p.	»	»	12 05 p.	
Pisa	—	10 32 p.	2 55 a.	4 47 a.	2 35 p.	
San-Remo . . .	—	6 50 p.	»	3 30 a.	1 48 p.	
Genova	—	2 45 a.	6 35 a.	8 46 a.	7 07 p.	
Torino	Arr.	7 45 a.	10 13 a.	12 30 p.	10 50 p.	
Milano	Par.	1 50 a.	10 40 a.		8 18 p.	
Novara	—	4 30 a.	11 40 a.		9 16 p.	
Torino	Arr.	8 25 a.	1 40 p.		11 10 p.	
Torino	Par.	8 50 a.	2 20 p.		11 25 p.	—
Modane (ora franc.) .	—	12 19 p.	5 26 p.		2 21 a.	—
Chambéry	—	3 42 p.	8 14 p.		5 02 a.	—
Aix-les-Bains	—	4 14 p.	8 39 p.		5 27 a.	—
Genève	—	2 46 p.	7 21 p.		4 15 a.	—
Dijon	—	11 20 p.	1 45 a.		11 40 a.	1 12 p.
Paris-Lyon (*Buffet*)	Arr.	4 43 a.	6 50 a.		5 33 p.	5 54 p.
Paris-Lyon (*Buffet*)	Par.	7 25 antim.			6 50 p.	
Paris-Nord (*Buffet*)	Arr.	8 04 antim.			7 49 p.	

STAZIONI		A) 1a, 2a classe	1a 2a cl. (Via Folkestone)	*Déjeun.* 1a 2a cl.	*Pranso* (**) 1a, 2a, 3
Paris-Nord (*Buffet*)	Par	9 — antim.	10 30 a.	11 50 a.	9 — p.
Amiens (*Buffet*)	Arr.	10 40 antim.	12 06 p.	1 25 p.	10 47 p.
	Par.	10 45 antim.	12 26 p.	1 30 p.	10 52 p.
Boulogne-Gare (*Buffet*)	Arr.	12 18 pomer.	2 01 p.	»	12 34 a.
	Par.	12 20 pomer.	2 04 p.	»	12 36 a.
Calais-M. (*Buffet*) (ora francese)	Arr.	1 » pomer.		3 41 p.	1 20 a.
Calais-M. (ora di Greenwich)	Par.	1 11 pomer.		3 45 p.	1 30 a.
Douvres	—	3 05 pomer.		5 45 p.	4 — a.
Londres Victoria .	Arr.	4 50 pomer.		7 30 p.	5 55 a.
Londres Ch.-Gross	Arr.	4 55 pomer.	6 10 p.	7 35 p.	5 55 a.

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSERVAZIONI. — *Viaggiatori*. — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende viaggiatori di 3a classe da Parigi per Boulogne, Calais e l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori di 3a classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne. (A) Questo treno non prende i viaggiatori di 2a classe che per Calais e l'Inghilterra. (B) Il treno che parte da Parigi-Lione alle 8.55 pom. non prende a Parigi in 2a classe che i viaggiatori a destinazione oltre Culoz in direzione di Modane e dell'Italia. — *Nota importante*. I treni che partono da Parigi-Nord per Londra alle 9 a. e alle 9 p. e quelli che partono da Londra per Parigi-Nord alle 9 a. e alle 8.15 p., prendono viaggiatori per Boulogne e Boulogne Tintelleries. — *Vetture dirette da Calais verso P.-L.-M.* Una vettura di 1a classe lits-salon va direttamente da Calais a Milano col treno che parte da Calais alle 3 p. e da Parigi-Lione alle 8.55 p. — *Da P.-L.-M. verso Calais*. Una vettura di prima classe lits-salon va direttamente da Milano a Calais col treno partente da Milano alle 10.40 a. e da Parigi-Nord alle 9 a.

TORINO, 1896 — Tip. Lit. CAMILLA E BERTOLERO di NATALE BERTOLERO, Via Ospedale, 18.

ANNO XXIX. Sabato, 11 Aprile 1896 NUM. 15.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino

FERROVIE VENETE

Esercizio delle linee di strada ferrata di proprietà dello Stato, Padova-Bassano, Treviso-Vicenza e Vicenza-Schio.

Ecco la relazione che precede il progetto di legge presentato alla Camera dai Ministri Perazzi e Colombo nella seduta del 19 marzo 1896, relativo all'esercizio della Società Veneta, che noi abbiamo pubblicato nel numero 13:

Signori! — Con la legge 25 giugno 1882, n. 871 (serie 3ª) lo Stato ha operato il riscatto delle linee di strada ferrata da Padova a Bassano, da Treviso a Vicenza e da Vicenza a Schio, che le provincie di Vicenza, Padova e Treviso avevano costruito a proprie spese e delle quali era stato da esse affidato l'esercizio alla Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche sedente in Padova, mediante i contratti 17 aprile 1875 per le due prime e 2 ottobre 1874 per la terza di dette linee.

I patti più importanti degli anzidetti contratti fissano la durata loro per un ventennio dall'apertura delle linee all'esercizio e stabiliscono i corrispettivi dovuti alla Società di lire 5,500 al chilometro per tre coppie di treni giornalieri, più lire 2.50 per ogni chilometro treno in più delle tre coppie; dell'interesse 6 per cento sul capitale d'acquisto del materiale mobile; di una compartecipazione nei sussidi governativi della costruzione eccedente le lire 1,200 a chilometro e di altra compartecipazione variabile sui prodotti eccedenti le lire 5,500 a chilometro. Inoltre per le spese di esercizio e di manutenzione nonchè per i canoni d'uso promiscuo dei tronchi e delle stazioni comuni con altre linee ferroviarie già della Rete Alta Italia ed ora della Rete Adriatica, è convenuto che la Società Veneta non deve sopportare spese maggiori, di quelle che essa incontra per i titoli analoghi nelle stazioni capo-linea di Schio e di Bassano con che, la eccedenza rimaneva addossata alle Provincie proprietarie delle linee. Da ultimo è nei contratti messa a carico delle Provincie medesime la spesa del controllo dei prodotti dell'esercizio; quella di sorveglianza governativa e quella delle imposte fondiaria e fabbricati.

Le risultanze finanziarie di quei contratti figurano nel rendiconto generale consuntivo per l'anno 1894-95 con una spesa di lire 110,293.49 ed una entrata di lire 19,286.21 e quindi la eccedenza di spesa a carico dell'Erario dello Stato è stata pel detto esercizio di lire 91,007.28.

La linea Vicenza-Schio è stata aperta all'esercizio il 6 settembre 1876 e perciò il ventennio di cui all'articolo 9 del contratto 2 ottobre 1874 spira col 5 settembre 1896; la linea Vicenza-Treviso è stata aperta per tronchi di cui l'ultimo il 12 settembre 1877, mentre la Padova-Bassano venne attivata il 10 ottobre 1877 e quindi il ventennio di cui all'articolo 15 del contratto 17 aprile 1875 finisce col 9 ottobre 1897.

Con la legge sopra citata 25 giugno 1882, come abbiamo detto, è avvenuto il riscatto delle linee di cui si discorre da parte dello Stato, e questo, all'articolo 4 della Convenzione con le Provincie concessionarie 4 luglio 1881 approvata con detta legge, ha riconosciuto ed accettato fino alla loro scadenza i contratti di esercizio fatti dalle Provincie con la Società Veneta. Ne consegue che alle date di scadenza sovraindicate converrà che lo Stato abbia già provveduto alla prosecuzione dell'esercizio, sia col mantenerne l'incarico alla Società Veneta, sia coll'affidarlo ad altri e più razionalmente alla Società delle Strade Ferrate Meridionali esercente la Rete Adriatica, poichè le linee di cui è parola sono collegate alla sua Rete e per questa ragione a tenore dell'articolo 3 del relativo Capitolato, questa Società è tenuta ad assumere siffatto incarico, a richiesta del Governo.

Dobbiamo ora far notare alla Camera che la decisione nell'uno o nell'altro senso da noi testè indicati, occorre sia ponderata e maturamente studiata, poichè ambedue le soluzioni porterebbero seco benefizi e danni, così nell'interesse pubblico, come in quello dello Stato i quali non possono essere bene valutati, se non allora che siano accertate le condizioni e fissati i patti che l'attuale esercente accetterà in seguito alle trattative che ci proponiamo di fare con esso.

E' noto infatti che la Società Veneta presentemente esercita quelle linee con abbondanza di treni e mitezza di tariffe favorevoli per il pubblico, mentre la Società Adriatica non potrebbe nè sarebbe tenuta a fare altrettanto; ma è anche vero che per l'esercizio odierno lo Stato sopporta oneri finanziari di non poco momento, dai quali sarebbe

senza più liberato, qualora alla Società Veneta subentrasse l'Adriatica. D'altro canto, se quest'ultima Società si sostituisse alla prima, riuscirebbe possibile il transito delle merci da Vicenza ed oltre a Treviso ed oltre o viceversa per la via di Cittadella a preferenza della via di Mestre, più lunga di 20 chilometri, e sarebbe inoltre resa possibile l'applicazione delle tariffe differenziali ai trasporti delle merci sul percorso addizionato della Rete maggiore e delle linee nuovamente ad essa aggregate.

Ciò tutto potrebbe riuscire profittevole per il commercio, ma non sarebbe probabilmente vantaggioso all'erario dello Stato. Ed altri minori incentivi, oltre quelli menzionati, si hanno per tentare il bilancio dei benefizi e dei danni e per ricercare quale sia veramente la migliore soluzione del problema che valga a conciliare tutti gli interessi che si connettono all'esercizio delle linee di cui ci occupiamo.

Per queste ragioni che noi abbiamo avuto l'onore di esporvi, noi siamo indotti a pregarvi di voler darci la facoltà di trattare con la Società Veneta al riguardo e qualora dalle trattative che noi dovremo tosto iniziare, risultasse la possibilità di ottenere l'intento più sopra accennato, resti autorizzato il Governo a stipulare con la stessa Società mediante sanzione di Reale Decreto un nuovo contratto per la effettuazione dell'esercizio delle linee Padova-Bassano, Treviso-Vicenza e Vicenza Schio, almeno fino allo scadere del primo ventennio dell'esercizio della Rete Adriatica, cioè fino al 30 giugno 1905.

Nutriamo lusinga non vorrà la Camera negarci la facoltà che chiediamo, prendendo impegno dal nostro canto di fare quanto sta in noi, e come è per noi massimo dovere, affinchè la soluzione che daremo all'importante problema sia degna di esso e della fiducia con cui ci avrete onorato.

COMMISSIONE PER LO STUDIO DEI PROVVEDIMENTI NECESSARI A SODDISFARE I BISOGNI DEL TRAFFICO NEL PORTO DI GENOVA

Relazione della Sotto-Commissione tecnica composta dai signori Comm. ZAINY, Presidente, Comm. CROSA, Com. te CASSANELLO e Comm. OLIVA, incaricata di studiare e proporre le nuove opere occorrenti al Porto di Genova per far fronte all'aumento del Traffico previsto nel ventennio 1893-1913.

PROGETTO DI SISTEMAZIONE ED AMPLIAMENTO DEL PORTO DI GENOVA.

(Continuazione, vedi numero 13).

Diamo qui appresso una tabella in cui sono concretate in cifre le idee suesposte circa la utilizzazione e specializzazione delle calate.

Siccome le quantità parziali di merce esposte nella precedente tabella non concordano con quelle indicate a pagina 12 della Relazione Comandù Zainy, ecc., sulle previsioni del movimento nel 1913, così diremo che per i carboni si considerò che tonn. 300,000 vengano distratte per la navigazione e per altri usi (come gazometri, piccole industrie locali, ecc.) questa differenza venne distribuita in parti eguali fra le altre categorie delle merci varie, cioè dei transiti e del cabotaggio.

Per il movimento dei cotoni, jute e materie tessili in genere si è considerato che alla importazione di 185,000 tonnellate si debbano aggiungere 50,000 tonnellate provenienti dall'interno.

A quello dei grani provenienti dall'estero si aggiunsero tonn. 40,000 con provenienza dall'interno.

Infine alla quantità delle merci varie indicata nella detta Relazione in tonn. 350,000 si aggiunse il movimento di esportazione e temporanea importazione, diminuito delle quantità (tonn. 90.000 complessivamente) aggiunte alla categoria materie tessili, grani e semi come si disse sopra.

Merci	Tonnellaggio	Sviluppo delle calate	Movimento annuo per ml di calata	Località assegnate al traffico
Carboni	2,700,000	3,582	754	Molo Galliera. Lato nord del M. Vecchio, Ponte Caracciolo, Calata S. Benigno.
Petrolio	25,000	60	416	Calata P. Nuovo.
Metalli, macchine, legnami da costruzione	265,000	792	335	Lato sud Ponte Assereto.
Cotoni, jute ed altre materie tessili	235,000	899	261	Ponte Colombo eccettuata parte del lato sud presso la radice, destinata alle merci varie.
Granaglie e semi oleosi	565,000	1,119	504	Ponte Parodi, Calata Darsena, Darsena (Calate interne).
Merci varie	715,000	3,226	221	Parte del lato nord Ponte Assereto, Parte del lato sud Ponte Colombo, Calata Mag. generali, Ponte Doria, Calata Zingari, Calata S. Limbania, Ponte Morosini, Calata Salumi, Ponte Calvi, Calata Rotonda, Ponte Spinola, Calata Ponte Franco, Ponte Embriaco, Calata Cattaneo, Calata Marinetta.
Transiti	610,000	1,288	473	Parte lato nord Ponte Assereto, Ponte Federico Guglielmo, Calata interna Molo Vecchio.
Cabotaggio	1,250,000	3,334	376	Calata esterna Molo Vecchio, Moli alle Grazie, Calata Bacini, Molo Bacini (lato esterno), Molo Giano (lato interno).
	6,365,000 Tonn.	14,300 ml.	444 Tonn. p. ml.	

Queste quantità aggiunte o levate si determinarono naturalmente con criteri di larga approssimazione, mancando elementi per determinarle in via assoluta. La cosa d'altra parte non ha una grande importanza in se stessa, rimanendo inalterato il movimento totale generale del Porto, e l'unica conseguenza pratica che può avere una variazione nelle proporzioni di raggruppamento delle merci in una piuttosto che in altra categoria si è quello di variare alquanto i coefficienti di movimento per metro di calata, ma ciò non può avere influenza perchè l'equilibrio si ristabilirà naturalmente per forza di cose.

Prendendo ora in esame il movimento parziale (come risulta dalla qui sopra riportata tabella) nei singoli scali in cui avremmo diviso il servizio nel Porto, vediamo che la densità massima di movimento si riscontra nella parte destinata ai carboni dove raggiunge le tonn. 754 per metro di calata, mentre abbiamo la minima di tonn. 221 per le merci varie, ciò che si comprende perfettamente giacchè mentre i carboni sono destinati ad essere immediatamente rispediti per ferrovia o possono depositarsi comunque in alti cumuli sulle calate, la merce varia al contrario non

può accatastarsi alla rinfusa, non può essere rispedita immediatamente e molta parte di essa, come per esempio il vino in botti, esige spazio non piccolo per il suo rimaneggiamento.

Per i cotoni pure che richiedono molto spazio per la scelta, la marcatura ed altro, abbiamo un coefficiente di costipamento assai basso che è di tonn. 261. Per queste due categorie cioè delle merci varie e dei cotoni siamo nei limiti voluti dall'on. Tortarolo e quali risultano dalla media del movimento dei principali Porti esteri.

Per il cabotaggio abbiamo un coefficiente che potrà sembrare alquanto elevato (tonn. 376 per ml. di calata); però se si considera che non tutta la merce si discende a terra, perchè molti scambi succedono fra nave e nave, la densità effettiva del movimento sarà in pratica assai minore di quella da noi calcolata nel supposto che tutta la merce venga scaricata sulle calate.

Dopo i carboni riscontriamo la densità maggiore di movimento nelle granaglie, ma è risaputo come il loro scarico e carico possa venire affrettato da speciali apparecchi quanto e forse più che quello dei carboni, per cui non si troverà certo troppo elevato il coefficiente di tonn. 504 per metro lineare di banchina, tanto più che i depositi facendosi in magazzini a vari piani od in *silos*, permettono il concentramento di quella merce quanto e più forse degli stessi carboni.

Per i legnami da lavoro e macchinari, ferri, ghise, ecc., abbiamo pure un coefficiente abbastanza ridotto (tonn. 335) quantunque sembrerebbe trattarsi di una merce (come i ferri), che permette un maggiore costipamento di qualsiasi altra. È bene osservare però che i legnami in ispecie esigono molto spazio, come lo richiedono anche i macchinari in genere; ecco perchè si è stimato opportuno abbondare alquanto in ispazio anche per questa categoria di merci.

Ritornando ora ai carboni, per i quali può sorgere il dubbio più che per altra merce se lo spazio assegnato sia sufficiente a permettere lo scarico a terra mediante l'accosto di fianco delle navi che li trasportano, sappiamo che il carbone è forse l'unica merce che arriva al Porto con navi a carico completo. La portata di queste varia fin d'ora fra le due o le tre mila tonnellate, per cui ritenendo come portata media futura tonn. 3000 si ha già una supposizione assai larga, e ritenendo che la lunghezza di tali navi sia mediamente di m. 110, che lo scarico si faccia su 270 giorni lavorativi, in ragione di tonn. 500 per giorno e che nelle epoche di massimo lavoro si raggiunga un aumento del 20 0|0, si avrà che per trasportare tonn. 2,700,000 di carbone occorrono ogni giorno, nei 270 giorni lavorativi, navi n. 3.33, e siccome queste impiegheranno 6 giorni nello scarico e si deve prevedere che occupino la calata per un altro giorno, prima o dopo le operazioni, avremo per ogni nave una sosta di 7 giorni, ciò che equivale ad avere accostate alla banchina contemporaneamente navi

$$(3.33 \times 7 =) \ 23.31;$$

siccome poi devesi tenere conto dei mesi di maggior lavoro avremo che il numero di navi simultaneamente accostate può giungere a $(23.31 \times 1.20 =)$ 28 circa. Se moltiplichiamo questo numero per la lunghezza di m. 110 che si ritiene essere la media delle navi della portata anzidetta, determineremo in ml. 3080 lo sviluppo di calata necessario per l'accosto giornaliero di fianco delle navi che faranno lo scarico del carbone. Ora, siccome risulta dalla tabella sovra riportata che lo spazio messo a disposizione è invece di m. 3582, così avremo una eccedenza di m. 578 sufficienti agli spazi lasciati liberi fra nave e nave per le necessarie manovre e alla riserva occorrente per straordinari arrivi. Tale eccedenza corrisponde presso a poco alla lunghezza utilizzabile del Molo di Galliera, sul quale adunque non si dovranno far operazioni che in momenti eccezionali. Che se la stazza media delle navi fosse maggiore, la eccedenza sarebbe anche maggiore, perchè la portata di una nave cresce in ragione del cubo della lunghezza quando il rapporto fra questa dimensione, la larghezza e la pescagione siano tenuti costanti.

A forziori troveranno posto le navi adibite agli altri scali dove i coefficienti di densità sono di gran lunga inferiori a quello adottato per il carbone.

Ci sembra con ciò di aver riprovato in altro modo e con un caso pratico (astrazione fatta cioè dalla media generale) che il coefficiente da noi proposto, cioè di tonn. 444 di merce per metro lineare di calata, sia se non abbondante, sufficiente però ad offrire alla navigazione ed al traffico delle comodità non comuni.

V. — **Specchi acquei.** — Abbiamo accennato più sopra come lo specchio acqueo totale del Porto di Genova sia oggidì di ett. 226.47, questi misurati fra le estremità dei due moli di Galliera e di Giano, per cui ammettendo che il movimento attuale sia di tonn. 4,000,000 circa, la superficie di acqua offerta oggi alla navigazione corrisponderebbe ad ett. 5.66 per ogni 100 mila tonnellate di merce.

Il suddetto specchio acqueo colle opere da noi proposte nell'interno del Porto (che occuperebbero in complesso ett. 41, ma che servirebbero ad acquistare 54 nuovi ettari di specchio) verrebbe portato ad ett. 240; per cui ritenuto il movimento nel 1913 di tonn. 6,365,000 avremmo che a quell'epoca la superficie di acqua offerta per ogni 100 mila tonn. di merce sarebbe ridotta ad ett. 3.77.

Nel supposto quindi che la tabella riportata a pag. 91 della memoria Tortarolo potesse ritenersi ancora oggidì esatta (notasi che i dati riferiti nella medesima riguardano il movimento commerciale dell'anno 1888) Genova occuperebbe oggi il quinto posto fra Bristol ed Odessa, mentre andrebbe ad occupare il 15° nel 1913 fra Dublino (ett. 4.14) e l'Hàvre (ett. 3 71).

A Marsiglia attualmente abbiamo una superficie acquea di ett. 3.10 per 100 mila tonnellate di merce, cioè in quel Porto è di pochissimo superiore a quella che si avrà in Genova nel 1913.

Crediamo superfluo il riportare qui tutti i validi argomenti che sono esposti nella prefata memoria Tortarolo per dimostrare la minore utilità odierna dei grandi specchi acquei in causa delle mutate condizioni della Marina mercantile essendo a nostro avviso cosa questa che facilmente si intuisce; aggiungeremo solo che tali condizioni diverranno in avvenire sempre più favorevoli nel senso suesposto, giacchè quanto più le navi a vapore aumenteranno in numero e tonnellaggio, e quanto più diminuiranno le navi a vela, tanto maggiormente produrrassi uno stato di cose favorevole alla diminuzione degli specchi acquei in vantaggio dello sviluppo delle calate e delle aree di deposito.

Si può tuttavia osservare, e non a torto forse, che il paragone con altri porti nel riguardo degli specchi acquei è ancora meno attendibile che per le calate: infatti se in un porto tutta la superficie acquea è convenientemente utilizzata, possono bastare i tre, i due ettari ed anche una frazione di ettaro per una data quantità di merce per offrire un comodo servizio alla navigazione; ma se in altro porto una parte e talora non piccola dello specchio acqueo totale fosse perduta in avamporti sproporzionati al bisogno, o non fosse utilizzabile per operazioni commerciali per cause diverse, è evidente che la superficie utile media di acqua offerta per quella data unità di merce, può non avere alcun significato, nel senso che anche avendo questa un coefficiente elevato, la navigazione può trovarsi impacciata nei suoi movimenti.

Ed il Porto di Genova infatti può prestarsi ad un dubbio del genere di quello che siamo venuti esponendo, nell'animo di chi getti uno sguardo sul piano dello stesso colle nuove opere progettate, giacchè tutto lo specchio acqueo compreso fra le estremità dei Moli Galliera, Giano, Nuovo e quello del Moletto dei Bacini, non potendo servire per operazioni commerciali stante l'agitazione delle sue acque nella maggior parte dell'anno, tutto il movimento è ridotto alla rimanente superficie (racchiusa dai Moli Nuovo e Vecchio diminuendosi così di assai la superficie) acquea relativa a quella determinata quantità di merce a cui sopra accennammo.

Esaminando però il piano stesso nei suoi particolari si

vedrà subito come l'ingombro apportato dalle proposte calate e ponti non sia che apparente, non venendosi quasi a mutare lo stato di fatto che esiste oggidì.

Onde la cosa riesca evidente stimiamo opportnno di usare del medesimo schizzo planimetrico raffigurante l'utilizzazione degli specchi acquei del Porto, annesso alla risposta Comandù al Questionario (Alleg. *D*).

Dall'ispezione di quel piano chiaro emerge come nella parte occidentale del Porto colle opere progettate dalla Sotto-Commissione non si vada ad occupare che la superficie destinata *all'ancoraggio temporaneo delle navi in arrivo di giorno e dei piroscafi in arrivo di notte.*

Tutti gli altri galleggianti che sono indicati con accosto di fianco o di punta lungo gli scali ora esistenti e tutti gli altri ormeggiati qua e là in quella parte del Porto troveranno, colle disposizioni proposte, il loro comodo posto ove ormeggiarsi, lungo le sponde dei nuovi bacini e saranno ben meglio collocati e serviti, quando saranno eseguiti i proposti lavori, di quello che non lo siano oggidì anche per quanto riflette la tranquillità degli specchi acquei, questione questa della quale però ci riserbiamo di trattare in seguito.

Si tratta quindi di trovare il posto adatto all'ancoraggio dei galleggianti che entrano nel Porto di notte (al quale proposito noteremo anzitutto come ben poche siano le navi che entrano di notte) in ogni modo non sembra che a queste mancherà lo specchio acqueo ove ancorarsi, potendolo avere sia lungo il braccio a ponente del Molo Galliera, sia lungo il Molo Giano a seconda del vento e dello stato del mare, essendo entrambi muniti di banchine con ormeggi e potendosi eventualmente collocare lungo i medesimi delle boe per tenere gli scafi discosti dalle banchine.

L'interno del Porto Vecchio rimane si può dire inalterato, e gli ampliamenti previsti dei Ponti Federico Guglielmo, Calvi e Spinola non faranno anzi che migliorarne le condizioni attuali.

Infatti acquistandosi maggiore sviluppo di sponde accostabili, tutti i piroscafi e velieri che ora sono costretti a mettersi in andana, ingombrando lo specchio acqueo in tutti i sensi, lo lascieranno sgombro, dal momento che avranno il loro tratto di calata ove accostare per compiere quelle operazioni che al presente sono obbligati a ritardare, in attesa di un posto contro le calate, oppure ad eseguire con chiatte, puntoni od altri mezzi intermediari, stando ancorati in mezzo al Porto.

Circa alla parte del Porto compresa fra il Molo Vecchio, la calata delle Grazie, i bacini ed il Molo Giano, nessuna difficoltà ci pare esista nel destinarla al cabotaggio, essendo oggi quello uno specchio acqueo pochissimo utilizzato stante le condizioni di poca tranquillità, per cui poco o nessun utile ne ricava al presente il commercio.

Quel vasto specchio acqueo in una parte del quale si sono progettati cinque pontili servirà a sfollare l'interno del Porto Vecchio da tutte quelle piccole imbarcazioni che oggi ingombrano tutti gli angoli anche più remoti e che sono d'impaccio al movimento generale.

In quanto al bacino galleggiante già si disse più sopra che il suo stato deplorevole fa sperare che presto scomparirà quale un arnese inservibile, e circa alle chiatte ormeggiate in gran quantità al Molo Vecchio ed in altre parti del Porto, è a ritenersi che scompariranno man mano che offriremo alle navi nuove calate ove accostare coi relativi mezzi di pronto scarico, se non interamente, certo nella massima parte, mentre quelle che potranno rimanere per gli eventuali bisogni commerciali, troveranno sempre modo di ormeggiarsi sia sul fondo dei nuovi bacini, sia in altri angoli remoti ove non arrechino disturbo alla navigazione.

Ed alla rimozione delle chiatte superflue devono cooperare sopratutto le Autorità Portuali, col non concedere nuove licenze per modo che la loro alienazione succeda naturalmente: esse furono e sono causa ed effetto ad un tempo dello stato attuale di cose; *causa* perchè hanno impedito fino ad ora che si prendessero disposizioni per farne cessare il bisogno stante i molti interessi che vi si annettono; *effetto* perchè crescendo giornalmente i bisogni del Porto si trova in quelli il pretesto per costruirne sempre di nuove.

La riforma del Porto non si può fare nè in un giorno, nè in un anno, dunque nessuna repentina perturbazione ne può avvenire e quelli che prima impiegavano i loro capitali in costrurre o ricostrurre chiatte e puntoni potranno meglio impiegarli in costruire magazzini di deposito, la di cui mancanza è da tutti lamentata.

Sarà una trasformazione di impiego, il lucro rimarrà sempre, anzi aumenterà coll'aumentare il movimento del Porto.

E noi crediamo che lo spirito illuminato dei Genovesi trionferà di una opposizione che da questo lato potesse provocarsi contro l'attuazione di un razionale progetto di sistemazione del Porto, giacchè a nostro giudizio è questione ormai di vita o di morte.

O Genova si mette realmente e presto in condizioni da far fronte alle nuove necessità del commercio e la prosperità non può mancare al suo Porto; o vuole ostinarsi a seguire la vecchia strada ed il suo Porto invece di prosperare, andrà languendo, giacchè tutte le navi che avranno merce destinata oltre la nostra frontiera, cercheranno altrove un approdo più comodo, più sicuro e più economico.

La concorrenza che ci fanno specialmente i Porti della Germania è grande già oggidì, diverrà maggiore se il Porto di Genova non si mette in grado di soddisfare alle esigenze della marina moderna.

E tanto più urgente diventa la sistemazione ed ampliamento del Porto, in quanto che se (come è sperabile) dovesse fra non molto aprirsi un nuovo valico alpino che estenderebbe la zona di efficienza del Porto stesso in territori ove oggidì sarebbe impossib le sostenere la concorrenza con altri Porti esteri, sarebbe deplorevole che non potessimo usufruire di vantaggi per i quali l'Italia dovrà fare non lievi sagrifici.

Ma ritornando all'argomento dello specchio acqueo, è certo che costruiti i nuovi scali le navi potendo prendere posizione appena entrano nel Porto, lascieranno liberi molti spazi acquei oggi ingombri perchè non trovano dove collocarsi.

In quanto alla larghezza adottata per i nuovi bacini di Ponente fra ponte e ponte, osserviamo che i 105 metri assegnati ai medesimi sono più che sufficienti alle manovre ed al passaggio delle navi. In altri Porti quelle ampiezze sono ridotte anche al disotto di ottanta metri. Messent, ingegnere dei porti lungo la Tyne, ritiene che larghezza sufficiente dei bacini sia quella di 5 volte la larghezza delle navi, cioè 70 m. circa.

Al Tilbury dock, il modello più perfetto del genere, la larghezza dei bacini va crescendo da m. 65 a m. 90, dal loro fondo verso l'entrata.

Ad Hull i bacini hanno 90 m. di larghezza e sono lunghi fino a 1500 m. Lo stesso ing. Plocq, ispettore del Ministero dei Lavori Pubblici di Francia, riassume la descrizione dei Porti del Nord dell'Europa dimostrando che è una buona media di larghezza quella fra i 100 ed i 115 metri.

Supposto pure che avessimo tutte navi di 5000 tonn. di stazza netta, a cui corrisponde una larghezza di circa 18 metri, ben si vede che di queste navi, accostate una da un lato ed una dall'altro del bacino occuperanno uno spazio di m. 36 che per abbondanza noi vogliamo portare a m. 50, sia perchè le navi stanno alquanto discoste dalla calata, sia perchè hanno lancie ai fianchi ed altri accessori; rimane ancora disponibile nel mezzo un canale di 55 metri, nel quale possono passare liberamente le navi, come avviene nel Canale di Suez che ha la stessa larghezza al pelo d'acqua; e nel canale di Manchester testè aperto e che rappresenta l'ultima espressione dell'ingegneria marittima dell'Inghilterra, la larghezza della cunetta è di m. 68 al pelo d'acqua, e di m. 36 al fondo, e vi passano tuttodì, e comodamente, due navi alla volta in opposte direzioni. Ben si vede quindi come la misura adottata soddisfi largamente al bisogno.

In quanto alla larghezza dei bacini di levante fra i pontili destinati al cabotaggio e che si è determinata, come si fece nel porto per cabotaggio a Manchester, di m. 40 all'estremo verso terra, stimiamo inutile far notare come data la piccola portata delle navi che si dedicano a quel commercio, quella dimensione sia perfino eccessiva, ma l'abbiamo determinata così per maggior comodità di quel ramo di commercio che ha bisogno di spazio più che qualunque altro.

Le disposizioni dei ponti sporgenti adottate nel progetto rispetto all'asse del gran canale di entrata nel Porto, ci sembrano le più appropriate ad un facile ingresso nei singoli bacini, essendovi spazio sufficiente perchè anche le navi più lunghe possano girare con curve non inferiori a m. 350 di raggio. In quanto alle navi a vela, le grosse fanno ormai tutte uso dei rimorchiatori, per cui nessuna difficoltà per esse di entrare nei bacini e di accostarsi dovunque; le piccole continueranno a fare come fanno ora prendendo posto rimorchiate dalle loro stesse lance.

Ci sembra pertanto risultare provato a sufficienza come non ostante le nuove opere non saranno gli specchi acquei quelli che faranno difetto, essendovene più che a sufficienza per le manovre delle navi che entreranno in porto per operazioni di commercio; basterà per ovviare a qualsiasi inconveniente che ogni nave entrando in porto sia inviata immediatamente ad occupare il posto ove deve effettuare lo scarico ed il carico, onde mantenere sempre libero il canale di comunicazione fra i diversi bacini del Porto stesso.

In quanto alle navi in aspettativa di riparazione, in disarmo, sotto sequestro, o che per altra causa qualunque devono stazionare nel Porto, queste dovranno avere il loro ancoraggio fuori dall'ambito di quella parte destinata esclusivamente al vero movimento commerciale, ancoraggio che, come si disse più sopra, non manca in altri specchi acquei.

Parleremo più avanti delle dimensioni assegnate ai ponti quando tratterassi delle comunicazioni ferroviare a cui quelle sono intimamente collegate.

VI. — **Opere portuali necessarie per la tranquillità degli specchi acquei.** — La tranquillità di un Porto fu pregio tenuto sempre in gran conto, anche quando i Porti non servivano che per rifugio, e le navi si ancoravano nel bel mezzo senza toccare sponda.

Oggi che per compiere rapidamente le loro operazioni commerciali hanno bisogno di accostarsi alle calate, la tranquillità più assoluta non è più semplicemente un pregio, è una condizione che si impone ad un Porto ben fatto.

Disgraziatamente anche sotto questo riguardo il Porto di Genova lascia molto a desiderare, essendo noto come anche in tempo di mareggiate ordinarie, non solo tutta la zona dell'avamporto, ma tutto il bacino limitato a Nord dal Molo Vecchio e a levante della calata delle Grazie sia assai agitato e come questa agitazione si estenda e propaghi necessariamente in tutta l'insenatura che forma gli scali di S. Benigno fino al Ponte Cristoforo Colombo; talchè se sono pochi i giorni in un anno in cui si rende impossibile qualsiasi operazione commerciale, molti sono quelli in cui tali operazioni sono ritardate o parzialmente impedite. Causa di questa agitazione delle acque, evidentemente è la troppa ampiezza della bocca del Porto.

Non staremo ora ad esaminare le ragioni che hanno consigliata l'adozione delle attuali disposizioni che, se erano giustissime allorquando la navigazione a vela aveva ancora a Genova tanta importanza, non soddisferebbe più ugualmente bene adesso, che è avvenuto un mutamento tanto radicale nelle condizioni della navigazione, e in cui quella a vapore si è imposta a quella a vela. Un tale esame non varrebbe che a far risollevare una questione tanto discussa parecchi anni or sono senza alcun vantaggio.

È noto che in via generale l'altezza delle onde, o come dir si voglia, la tranquillità in un Porto sta in ragione inversa dell'ampiezza della sua bocca di entrata ed in ragione diretta del rapporto che passa fra questa e l'ampiezza del bacino interno di espansione delle onde. È difficile determinare quale sia realmente la bocca di entrata nel Porto di Genova, giacchè possono, a nostro avviso, considerarsi come tali tre aperture:

1. la prima, cioè quella che sta fra la punta del Molo Galliera ed il fanale esistente sulla falda opposta nella località detta la Strega; la distanza fra quei due punti è di metri 800 circa, e questa, secondo noi, dovrebbe considerarsi come la vera bocca di entrata, se non dei bastimenti, certo delle onde;
2. la seconda quella che sta fra le punte estreme dei Moli Galliera e Giano, larga metri 640 circa, che è quella ritenuta comunemente come la vera bocca di entrata;
3. la terza sarebbe costituita dalla distanza che separa la punta del Molo Giano dall'angolo rientrante dei due bracci del Molo Galliera, sul prolungamento dello stesso Molo Giano, e che misura circa metri 700.

Ma volendo pur tenere come buona la minore delle tre suindicate misure, quella cioè di m. 640, è agevole vedere come essa sia eccessiva pel buon regime delle acque del Porto, dal punto di vista della calma necessaria per operazioni commerciali, quando si rammenti che ripetute e prolungate osservazioni, fatte durante forti mareggiate da scirocco, con onde alte da 2 a 3 m. fuori del Porto, mostrano come le onde di espansione entro l'avamposto abbiano ancora alla fronte esterna del Ponte Paleocapa altezza da m. 1.50 a m. 1.80; e alla calata esterna dei bacini altezza da m. 1 a 1.20; come tale altezza si verifichi all'incirca ancora nelle onde che investono la scogliera esterna del Molo Vecchio; come anche nei punti più ridossati della calata ad archi alle Grazie, e accanto ai bacini, le onde di propagazione abbiano altezza da m. 0.50 a 0.60 e come nella zona interposta fra i Ponti Colombo e Doria abbiano altezza da m. 0.80 a 1; talchè in quest'ultima località durante forti sciroccate è ben difficile, per non dire impossibile, che le navi possano fare operazioni di commercio accanto alle banchine.

Durante mareggiate da mezzogiorno, e con onde alte, fuori del Porto, da 5 a 6 m., l'agitazione nell'avamposto, prodotta dalle onde di espansione, è molto maggiore che con mareggiate da scirocco, e anche nel Porto interno le onde di propagazione hanno ancora tanta forza da impedire non solo le operazioni di commercio accanto alle banchine fra i Ponti Colombo e Doria, ma anche nelle zone adiacenti fino alla Chiappella e persino accanto alla calata interna del Molo Vecchio, dove verso la sua porzione occidentale l'ondulazione è quasi di un metro.

Confrontando questi risultati dell'osservazione diretta con quelli del calcolo, quali si hanno facendo uso delle consuete formule (e ammettendo pure come bacino di espansione tutta la zona contornata dal primo braccio del Molo Galliera, dal Molo Vecchio e dalla calata delle Grazie, e come larghezza di tal bacino la distanza fra l'angolo del Molo Galliera e l'origine del Molo Vecchio, ciò che in realtà non è, data la strozzatura in corrispondenza del Molo Giano), si hanno risultati molto prossimi fra loro, talchè ne è facile arguire come la bocca attuale del Porto. da cui entrano le onde, sia troppo ampia rispetto al bacino di espansione, e come per ottenere una calma sufficiente per fare con tutti i tempi (meno durante eccezionali e prolungate libecciate) operazioni di trasbordo accanto alle banchine del Porto occorra ristringere sensibilmente la bocca d'entrata.

Nel caso del Porto di Genova, l'osservazione dimostra che con onde accanto alle calate alte da m. 0.40 a .050 è quasi giuocoforza sospendere le operazioni di trasbordo dalle navi di media portata, a meno che queste presentino la prua o quasi normalmente alle onde di propagazione, e occorre sospenderle interamente anche per le navi più grandi, allorchè si hanno onde alte da m. 0.60 a 0.80.

È poi importante notare che, se per gli effetti delle mareggiate la bocca agisce per tutta la sua enorme ampiezza di metri 640, per la navigazione invece la vera larghezza utile del canale di entrata nel Porto non raggiunge metri 200 all'altezza della punta del Molo Galliera, di m. 175 all'altezza della punta del Molo Giano e di m. 150 a quella del Ponte Paleocapa; di 100 metri a quella del Molo Vec-

chio. Queste essendo le distanze che risultano fra i due piani verticali passanti per le estremità dei ponti Galliera e Paleocapa a Sud; del Molo Giano e Molo Vecchio a Nord; prolungati in senso contrario: il primo cioè verso l'interno, il secondo verso l'esterno dal Porto; piani che determinano la vera ampiezza del canale di rotta che le navi devono necessariamente seguire per entrare nel Porto se non vogliono investire in quelle punte che, come altrettanti Scilla e Cariddi, insidiano i fianchi alternatamente a sinistra ed a destra, per cui il deviare dall'una o dall'altra parte è cosa impossibile. Uno sguardo al piano del Porto varrà a dimostrare l'esattezza di quanto abbiamo esposto.

Da ciò si conclude che date le disposizioni del Porto quale venne costruito, la sua bocca di entrata è per lo meno tripla di quella che in fatto serve per la navigazione, e ciò in tutto danno della tranquillità del Porto stesso.

L'on. Tortarolo nella sua Memoria, più volte citata, si diffonde a lungo sull'argomento dell'ampiezza della bocca dei Porti, venendo alle stesse nostre conclusioni. Egli riporta poi una tabella che contiene l'ampiezza della bocca d'entrata di oltre 80 Porti fra italiani ed esteri, la quale varia da m. 640 (Genova) a m. 24,37 (Cardiff).

A quella pubblicazione potrà ricorrere chi desiderasse maggiori dettagli al riguardo di questa importantissima parte del problema che ci occupa. Noi ci limiteremo a riprodurre nel seguente elenco le larghezze che si riscontrano nei porti più importanti:

Algeri	metri	340
Tynemouth (porto di rifugio)	»	305
Barcellona	»	265
Philippeville	»	250
Livorno	»	250
Boulogne (progetto)	»	244
Ymuiden	»	244
Kingstown	»	228
Leixöes (Oporto)	»	220
Dover (progetto)	»	213
Bona (Algeria)	»	200
Hâvre (nuovo porto)	»	200
Madras	»	167
Sunderland (nuovo porto)	»	150
Marsiglia	»	100
Hâvre (porto attuale)	»	95

Da quanto siamo venuti esponendo, ci sembra risulti chiaramente dimostrato come qualunque sia per essere il progetto che vogliasi adottare per la sistemazione ed ampliamento del Porto di Genova, e dato anche, nella peggiore delle ipotesi, che nulla volesse farsi nè dentro nè fuori per nuove calate e ponti sporgenti, sia necessario in ogni modo provvedere alla esecuzione di opere che assicurino la tranquillità del nostro Porto attuale onde trarre dal medesimo il maggiore utile possibile, giacchè il fatto di poter lavorare con qualunque tempo basterebbe già da per sè solo ad aumentare la potenzialità di taluni scali di una percentuale non insignificante.

(*Continua*).

BIBLIOGRAFIA

GALILEO FERRARIS e RICCARDO ARNÒ. — Nuovo sistema di distribuzione elettrica dell'energia mediante correnti alternative (Opuscolo di 31 pagine con 14 figure nel testo. Torino, Camilla e Bertolero, L. 2).

Gli autori descrivono in questa monografia un loro sistema di distribuzione elettrica dell'energia, nel quale, per mezzo di un trasformatore a spostamento di fase, si ricavano da una rete primaria ad alta tensione a semplice corrente alternativa, direttamente, sistemi bifasi o trifasi a bassa tensione. I problemi pratici che col descritto sistema si possono risolvere sono fra i più importanti della elettrotecnica odierna; perciò la nuova pubblicazione della Ditta tipografico-editrice Camilla e Bertolero sarà accolta con interesse da tutti gli elettricisti.

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

I provvedimenti ferroviari.

I Direttori Generali delle grandi Amministrazioni ferroviarie vennero convocati a Roma dall'onorevole Ministro dei Lavori Pubblici per conferire sulle importanti questioni che avevano formato oggetto di trattazione col precedente Ministro, Senatore Saracco. Una prima conferenza avrà luogo dopo domani, lunedì.

><

Provvedimenti pel Porto di Genova.

L'onorevole Demartino, Sotto-Segretario di Stato dei Lavori Pubblici, accompagnato dall'onorevole Zainy, Ispettore superiore, trovasi attualmente a Genova, ivi recatosi per rendersi conto personalmente delle condizioni di quel Porto e dei provvedimenti che sono proposti per il maggiore sviluppo del medesimo. A tale effetto recaronsi pure colà il Senatore Gadda, Presidente della Commissione per il Porto, il comm. Oliva, Direttore del Mantenimento e dei Lavori della Mediterranea, i Capi servizio interessati, nonchè il R. Capo del Circolo ferroviario.

><

Conferenza internazionale ferroviaria a Genova.

Sappiamo che lunedì, 13 corrente, si riunirà in Genova una conferenza fra i Delegati delle Ferrovie Austriache, Ungheresi e della Regione Balcanica, indetta dalle Ferrovie Ungheresi dello Stato per trattare diverse questioni relative al servizio cumulativo fra dette Ferrovie.

Nell'occasione saranno pure discusse colle Ferrovie italiane alcune questioni attinenti al traffico italo-ungherese-orientale per viaggiatori e merci.

Il Municipio di Genova, onde dimostrare il proprio compiacimento per esser stata preferita quella città per la riunione di detta conferenza, con gentile pensiero ha invitato alla solenne cerimonia, che si farà domani, 12 corr., per l'inaugurazione del monumento al compianto Duca di Galliera, i Delegati delle diverse Amministrazioni ferroviarie che prenderanno parte alla conferenza stessa.

><

Ferrovia economica Tortona-Castelnuovo.

Giovedì scorso il Regio Ispettore superiore dei Lavori Pubblici, comm. Bussi, ha proceduto al collaudo della nuova Ferrovia economica Tortona-Castelnuovo, coll'assistenza dei rappresentanti della Mediterranea e della Società concessionaria.

Il risultato del collaudo ebbe esito soddisfacente.

><

Consiglio delle Tariffe delle Strade Ferrate.

Il giorno 15 del corrente mese, alle ore 10, nella sala del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, in Roma, terrà adunanza il Consiglio delle Tariffe delle Strade Ferrate per discutere delle materie risultanti dal seguente ordine del giorno:

1. *Quesito XXX* (seguito). — Tariffa per lo scalo ferroviario del Porto di Savona;
2. *Quesito XLII.* — Facilitazione sui prezzi di trasporto da accordarsi agli speditori di carbon fossile che fanno uso di carri di loro proprietà;
3. Comunicazioni della Presidenza.

><

Ferrovie del Mediterraneo

(*Gare aggiudicate*).

Il giorno 27 dello scorso mese di marzo, in Milano, presso la Direzione generale per le Strade Ferrate del Mediterraneo, ebbe luogo la gara a licitazione privata per l'appalto dei lavori di completamento delle impalcature metalliche del tronco Ornavasso-Domodossola, della ferrovia da Gozzano a Domodossola. Alla gara vennero invitate n. 21 Ditte, delle quali presentarono offerta di ribasso n. 13, rimanendo aggiudicataria provvisoria la Ditta Bertoldo Kohler di Savona col ribasso del 20 0[0 sui prezzi della tariffa.

(*Progetti, preventivi, ecc. presentati all'approvazione governativa*).

L'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha sottoposto alla approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici:

1. Il contratto stipulato colla Ditta Foti ing. Raimondo e Comp., di Reggio Calabria, per l'appalto dei lavori di costruzione di un muro di difesa dal mare, dal chilometro 442.128 al chilometro 142.553 della linea *Taranto-Reggio*, fra le stazioni di Amendolea e di Melito;

2. Il progetto per il parziale rifacimento del rivestimento in muratura di mattoni, fra le progressive 11.976-11.935, 12.221-12.262.30, 12.278-12.317 della galleria di Ronco, nella linea da *Gallarate a Laveno*. La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 28,000, ed alla esecuzione dei lavori si provvederà per licitazione privata per quanto riguarda le opere murarie, ed in economia pel rimanente;

3. Il progetto di ampliamento del fabbricato viaggiatori della *Stazione internazionale di Chiasso*, per ricavare un nuovo locale da destinare alla Dogana Svizzera, per i cui lavori è preventivata la spesa di L. 3900;

4. Gli schemi di contratto e di tariffa relativi alla esecuzione di lavori di modificazioni ed aggiunte negli impianti della stazione di Cosenza, in dipendenza dell'innesto nella medesima del tronco della ferrovia *Cosenza-Nocera Tirrena*, compreso fra Cosenza e Pietrafitta;

5. Il progetto dei lavori occorrenti per provvedere alla sistemazione del Deposito dei combustibili nella stazione di Torre Annunziata Centrale, nella ferrovia da *Napoli ad Eboli*. La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 1300;

6. La proposta relativa al prolungamento del binario morto, dal lato di Napoli, nella stazione di Cava dei Tirreni, della linea *Napoli-Eboli*. Per la esecuzione dei lavori relativi è preventivata la spesa di L. 1240;

7. Il contratto stipulato colla Ditta Biasi Alfonso di Cava dei Tirreni per l'appalto dei lavori di ricostruzione di murature nelle gallerie Caprioli e Spina, fra le stazioni di Pisciotta e di Centola, lungo la linea da *Battipaglia a Castrocucco;*

8. Il preventivo della spesa di L. 2500 occorrente per provvedere alla vagliatura ed al completamento della massicciata fra le progressive 21.320 e 22.469.02 della linea da *Gozzano a Domodossola;*

9. Il progetto per l'ampliamento della *Stazione di Potenza*, in dipendenza dell'innesto nella medesima della linea Adriatica per Rocchetta-Melfi, studiato in relazione agli accordi presi fra le Amministrazioni interessate. La spesa considerata in detto progetto ammonta a L. 239,000, oltre a L. 30,047.46 per materiale metallico di armamento;

10. La proposta per la costruzione di due stradelle parallele alla ferrovia *Castellamare-Cancello* per accedere ai fondi di proprietà privata fra i chilometri 23.520 e 23.657, fra le stazioni di Ottaiano e Marigliano, nella linea da Torre Annunziata-Centrale a Cancello, con annesso preventivo di L. 1250;

11. La proposta pei lavori di riparazione del casello n. 142 della *vecchia linea dei Giovi*, in seguito ai danni prodotti dall'incendio del 1° febbraio 1896. Spesa prevista L. 400.

><

Ferrovie dell'Adriatico.

(*Gare aggiudicate*).

Il giorno 25 dello scorso mese, in Ancona, presso la Direzione dei lavori per le Strade Ferrate Meridionali si sono tenute le gare a licitazione privata per l'aggiudicazione dei seguenti lavori:

1. Gara per l'appalto dei lavori relativi alla scogliera contro il Piave, fra i chilom. 34.592 e 34.755 della linea da Treviso a Belluno, dell'importo presunto di L. 8400. Fra n. 5 Ditte invitate, n. 3 hanno presentato offerta di ribasso, ed i lavori sono stati provvisoriamente aggiudicati alla Ditta Baratto Mansueto la quale ha presentato la miglior offerta di ribasso del 20.26 0[0;

2. Gara per l'appalto dei lavori relativi al consolidamento delle trincee comprese fra i chilom. 15.530 e 36.050 della ferrovia Lecco-Como, del presunto importo di L. 22.000. Alla gara vennero invitate n. 16 Ditte, delle quali soltanto 8 hanno presentato offerta di ribasso. I lavori sono stati provvisoriamente aggiudicati alla Ditta Festa Giovanni, la quale ha presentato la migliore offerta di ribasso del 22.57 0[0 sui prezzi della tariffa;

3. Gara per l'appalto dei lavori relativi alla sistemazione della travata metallica sul torrente Serra, lungo la ferrovia da Orte a Foligno, del presunto importo di L. 27,000. Fra n. 23 Ditte invitate, n. 12 hanno presentato offerte di ribasso, ed i lavori sono stati provvisoriamente aggiudicati alla Ditta Giaunini Angelo, la quale ha presentato la migliore offerta di ribasso del 23.50 0[0 sui prezzi della tariffa;

4. Gara per l'appalto dei lavori relativi al consolidamento presso Roviano, della linea Roma-Solmona, dell'importo approssimativo di L. 15,000. Alla gara vennero invitate n. 20 Ditte, delle quali hanno presentato offerta di ribasso n. 14 rimanendo aggiudicataria provvisoria la Ditta, migliore offerente, Matteo Rosa, la quale ha presentato il 25 0[0 sui prezzi di tariffa.

(*Progetti, preventivi, ecc., presentati all'approvazione governativa*).

L'Amministrazione delle Strade Ferrate Meridionali ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici:

1. Gli atti di sottomissione stipulati con gli imprenditori Galardi Alessandro e Carresi Giustino per l'esecuzione della seconda parte dei lavori di completamento del tronco di ferrovia da *Firenze a Borgo San Lorenzo* nella ferrovia Faenza-Firenze;

2. La proposta riguardante la costruzione di due carrelli per il trasporto di truccioli nelle *officine di Verona*, con annesso preventivo di spesa di L. 1075;

3. La proposta per prolungare il cunicolo di scolo delle acque provenienti dalla lavatura delle locomotive, nella rimessa locomotive per la rete Adriatica nella *stazione centrale di Napoli*. La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 2850;

4. La proposta per la costruzione di una scogliera a difesa della spalla verso Treviso del ponte in muratura a tre luci di m. 15 ognuna sul torrente Caorame, al chilometro 60.472 della linea *Treviso-Belluno*. Spesa occorrente L. 1300;

5. Il contratto stipulato colla Ditta Betti Guido per la fornitura di n. 17,000 metri cubi di ghiaia vagliata da impiegarsi a completamento e risanamento della massicciata in alcuni tratti della linea da *Firenze a Pistoia;*

6. Il contratto stipulato colla Ditta Fraschini Pietro e Comp. per la illuminazione elettrica della *stazione di Brescia;*

7. La proposta per ricambiare la stadera a ponte della portata di 20 tonnellate esistente nella *stazione di Benevento* con quella della portata di 30 tonnellate esistente nella stazione di Casalduni-Ponte;

8. La proposta per l'acquisto di alcuni materiali metallici di armamento (arpioni, cuscinetti, chiavarde e rotaie) in conto del secondo fondo di riserva, per una spesa totale di L. 36,221.66.

><

Ferrovia Eboli-Reggio.

(Prolungamento di treni da Sapri a Praia d'Aieta).

La Mediterranea ha dato le disposizioni occorrenti per il prolungamento, in via di esperimento, dei treni n. 902 e 911 da Sapri a Praia d'Aieta, nella linea da Eboli a Reggio di Calabria.

><

Linea Valsavoia-Caltagirone.

(Progetto di lavori di consolidamento).

La Sicula ha presentato all'approvazione governativa la proposta per il consolidamento delle due case cantoniere semplici n. 3 e n. 12 del tronco Valsavoia-Scordia nella linea Valsavoia-Caltagirone. Spesa preventivata L. 980.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato ha dato il suo parere sugli atti di liquidazione e di collaudo dell'appalto affidato alla Ditta Luigi Rizzi della fornitura e posa in opera dei meccanismi fissi per il tronco da Bosco Redole a Bojano, nella strada ferrata da Isernia a Campobasso.

Il Consiglio di Stato:

Ha ritenuto che anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le espropriazioni possa approvarsi un progetto presentato dalla Direzione Generale per le Strade Ferrate del Mediterraneo, per la costruzione di un tratto di via campestre, per porre in comunicazione la via Arciuta, a sinistra della sede stradale, col cavalcavia situato al chilometro 118.530.30, fra le stazioni di Poficastro e di Ceprano, nella ferrovia da Roma a Napoli: assegnando il termine di due anni per il compimento dei lavori ed ammettendo che all'esecuzione delle opere si provveda nel modo proposto;

Ha manifestato l'avviso che possa accogliersi una domanda della Società per le Strade Ferrate del Mediterraneo, tendente ad ottenere una nuova dichiarazione di pubblica utilità per poter provvedere alla espropriazione coattiva di taluni terreni, già temporaneamente occupati per l'impianto di un secondo binario nel tratto Santhià-Vercelli, della linea Torino-Milano, assegnando il termine di due anni per il compimento delle opere;

Ha inoltre dato il suo parere:

1. Sul progetto presentato in data 19 giugno 1895 dalla Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo, per la costruzione di una scogliera a difesa della ferrovia Parma-Spezia contro il fiume Taro, ed approvato con Decreto ministeriale 6 agosto 1895, e ciò soltanto allo scopo di poter aggiungere al decreto medesimo che la impartita approvazione del progetto debba valere altresì agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le espropriazioni;

2. Circa l'applicabilità di una multa contrattuale ai Comuni di Terno e di Chignolo d'Isola, per ritardata ultimazione dei lavori di soppressione di due tratti della condotta d'acqua potabile attraversanti la ferrovia da Ponte San Pietro a Seregno;

3. Su di una istanza presentata dalla Ditta Grondona e Comp. per il condono della multa contrattuale inflittale per ritardo nella consegna di 30 carrozze di terza classe alla Società Italiana delle Strade Ferrate della Sicilia.

><

Tariffe ferroviarie italiane.

La Direzione generale per le Strade Ferrate della Sicilia, prendendo occasione della ristampa delle tariffe e condizioni pei trasporti, in vigore sulla Rete Sicula, ha presentato all'approvazione governativa la proposta di adottare per il servizio interno di quella rete le aggiunte e modificazioni alla nomenclatura delle merci a piccola velocità, che ebbero vigore sulle Reti Mediterranea ed Adriatica il 16 maggio 1895.

—

L'Adriatica ha presentato, con parere favorevole al Ministero dei Lavori Pubblici la domanda della Società Ligure-Lombarda per la raffineria degli zuccheri per la concessione di prezzi speciali di trasporto dello zucchero raffinato in partenza dalla stazione di San Martino Buonalbergo, nonchè per trasporto della merce stessa da Sinigallia per alcune località del Veneto; dietro il vincolo di un determinato traffico minimo annuale.

—

Siamo informati che l'Amministrazione delle Strade Ferrate Meridionali si è dichiarata disposta ad accogliere le istanze rivoltele affinchè lo scalo di Roma-Porta Maggiore sia ammesso a tutti i trasporti in servizio interno e cumulativo italiano, alla condizione però che a compensare le maggiori spese di manovra, personale, ecc., venga applicata una sovratassa di L. 1.50 per tonnellata, alle spedizioni a vagone completo:

a) Fra Roma-Porta Maggiore e stazioni mediterranee e comuni o di altre amministrazioni, in contatto colla Rete Mediterranea;

b) Fra Roma-Porta Maggiore e stazioni adriatiche tassate per la linea Roma-Civitavecchia, o per quella Roma-Napoli.

—

È in corso un decreto dei Ministri di Agricoltura, Industria e Commercio e dei Lavori Pubblici col quale è approvata l'aggiunta dell'articolo 88 delle tariffe e condizioni pei trasporti, concernenti i trasporti del bestiame fra la stazione di Milano-Porta Ticinese ed i vicini macello e mercato, in conformità alla proposta all'uopo presentata dalla Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo.

—

L'Adriatica ha presentato all'approvazione governativa una proposta per la concessione di prezzi speciali a favore della Ditta Curletti per i suoi trasporti di nitrato di soda e di concimi, dietro vincolo di un determinato traffico minimo durante il periodo concessionale che è stato concordato in mesi 14.

—

L'Adriatica ha domandato l'autorizzazione governativa su di un accordo intervenuto fra di essa e la Ditta A. P. Barbè di Ferrara, proprietaria di un importante stabilimento per la fabbricazione di concimi chimici e di acido solforico, per la concessione di prezzi speciali di trasporto da Venezia a Pontelagoscuro, dietro vincolo di un determinato traffico minimo annuale delle merci seguenti: fosfato di calce, sterro di zolfo, carbone minerale, nitrato di soda, solfato di ammoniaca impuro, solfato di potassa e di rame.

—

È in corso un decreto dei Ministri di Agricoltura, Industria e Commercio e dei Lavori Pubblici, col quale viene approvato, con validità dal 1° aprile 1896, il progetto del 12° supplemento alle tariffe pel trasporto delle merci a grande ed a piccola velocità, in servizio diretto fra l'Italia e la Svizzera, via Gottardo, giusta la proposta all'uopo presentata dalla Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo.

—

Sono in corso due decreti dei Ministri dei Lavori Pubblici e di Agricoltura, Industria e Commercio, coi quali vengono approvate:

1. Le modificazioni al capo XVII delle tariffe e condizioni dei trasporti, per il servizio cumulativo attraverso lo stretto di Messina, giusta la proposta all'uopo presentata dalla Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo;

2. Le modificazioni al capitolo XVII delle tariffe e condizioni pei trasporti in servizio interno della Rete Sicula, giusta la proposta all'uopo presentata da quella Amministrazione ferroviaria.

—

L'Adriatica ha presentato, con parere favorevole, al Ministero dei Lavori Pubblici una domanda della Società Agricola Cirio per la rinnovazione per un altro anno, ed alle medesime condizioni, della concessione scaduta col 31 marzo u. s., per il trasporto di vino in partenza da stazioni della linea Zollino-Gallipoli, ed in destinazione di Roma.

—

Fra le Amministrazioni ferroviarie dell'Adriatico e del Mediterraneo è stato convenuto di prorogare per altri due anni, in via di esperimento, la validità della tariffa locale n. 227, piccola velocità.

—

Il Ministero del Tesoro, d'accordo con quello delle Finanze:

Ha preso atto della estensione della tariffa locale n. 225 P. V. ad alcune Ditte per i trasporti in partenza dalla stazione di Sezze Romano;

Ha acconsentito che la concessione già fatta precedentemente alla Ditta Luigi Morello per i suoi trasporti di farina e di semolino da Spezia a Roma, sia rinnovata per un altro anno, e cioè fino al 31 marzo 1897, alle stesse condizioni;

Ha ammesso che le concessioni già fatte alle Ditte Forni, Fratelli Feltrinelli e Margreth, per i trasporti di legname dall'Austria-Ungheria, siano rinnovate anche per il corrente anno, con le modificazioni e le aggiunte dei nuovi prezzi speciali richiesti dall'apertura di nuove stazioni sulle linee Fabriano-Pergola, Barletta-Spinazzola e Sulmona-Canzano;

Ha dato parere favorevole alla stipulazione con le Ditte Cirio e Garavaglia di una nuova convenzione diretta a mantenere per un altro anno le concessioni speciali da esse godute dal 30 novembre 1886 al 31 dicembre 1895 per i trasporti per l'estero di acquavite, alcool, olii vegetali in botti, tartaro greggio, feccia di vino, frutta secca e paste alimentari, dietro impegno di un traffico minimo annuale di 100 tonnellate.

—

L'Amministrazione delle Strade Ferrate Meridionali ha presentato alla superiore approvazione la proposta di rinnovazione per altri due anni, e cioè fino a tutto il mese di aprile 1898, della tariffa locale n. 306 P. V., istituita per i trasporti di granaglie, avena, orzo comune o perlato, legumi secchi, come: ceci, cicerchia, fagiuoli, fave, lenticchie, lupini, piselli ed altri non nominati, in partenza da stazioni della linea Rocchetta Santa Venere-Gioia del Colle, in partite di almeno otto tonnellate per vagone.

><

Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, in sue recenti adunanze, ha dato parere favorevole sui seguenti affari ferroviari:

Progetto di completamento delle chiusure, sistemazione delle strade e scoli d'acqua per l'ampliamento della stazione di Roccasecca;

Progetto di un tronco d'allacciamento della ferrovia Torino-Ciriè-Lanzo, coi gazometri della città di Torino;

Regolamenti di esercizio e di servizio pubblico del 2° tronco della funicolare del Castellaccio in Genova;

Consegna definitiva alla Società Adriatica del tronco Bosco Redole-Bojano della ferrovia Campobasso-Isernia;

Progetto pel consolidamento della trincea presso l'imbocco Faenza della galleria Carzola lungo la linea Faenza-Firenze;

Collaudo dei lavori eseguiti dall'impresa Rossi nella galleria dei Cappuccini sulla ferrovia Genova-Pisa;

Idem dall'impresa Rossi nella galleria Termini d'Arcola sulla linea Genova-Pisa;

Idem dall'impresa Masi nella galleria di Cattolica sulla linea Bologna Ancona;

Idem dall'impresa Parri per la sistemazione dell'attraversamento del torrente Ombrone sulla ferrovia Firenze-Pistoia-Pisa;

Idem dall'impresa Lorini pel completamento del tronco Argenta-Ravenna;

Idem dall'impresa Vitali per la costruzione dei fabbricati nella stazione di Roma Tuscolana;

Idem dall'impresa Denegri pel consolidamento del ponte sul Sansobbia lungo la ferrovia Genova-Ventimiglia.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie del Mediterraneo. — *Prodotti dal 1° luglio 1895 al 31 marzo 1896.* — Nella decade dal 21 al 31 marzo scorso i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade ferrate della Rete Mediterranea ascesero a L. 3,858,436, superando di L. 61,790 quelli ottenuti nella corrispondente decade del 1895.

L'insieme dei prodotti dal 1° luglio 1895 al 31 marzo 1896 si ragguaglia a L. 95,183,998 presentando un aumento di L. 6,213,928.09 sul periodo corrispondente dell'esercizio precedente.

Ferrovie dell'Adriatico. — *Prodotti dal 1° gennaio al 31 marzo.* — Nella decade dal 21 al 31 marzo ora scorso i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade ferrate Meridionali, rete Adriatica, ascesero a L. 2,994,093.62 superando di L. 107,933 quelli ottenuti nella corrispondente decade del 1895.

L'insieme dei prodotti dal 1° gennaio al 31 marzo 1896

si ragguaglia a L. 22,409,263 e presenta un aumento di L. 1,885,749 in confronto all'anno precedente.

Ferrovie della Sicilia. — *Prodotti dal 1° luglio 1895 al 31 marzo 1896.* — Nella decade dal 21 al 31 marzo ora scorso i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate della Sicilia ascesero a L. 287,265 con un aumento di lire 18,251 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

I prodotti dal 1° luglio al 31 marzo ammontano a lire 7,554,883, con un aumento di lire 465,459 sul corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

Ferrovie Sarde. — *Assemblea della Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde.* — Il giorno 26 marzo u. s. si tenne in Roma l'assemblea generale della Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde, presieduta dall'amministratore delegato signor comm. Epaminonda Segrè e con la presenza del signor Cirimele cav. Guglielmo in qualità di commissario governativo; intervennero 22 azionisti rappresentanti 25,439 azioni. L'assemblea udita la lettura della Relazione del Consiglio d'Amministrazione approvò le proposte del medesimo, cioè:

1° di approvare il Bilancio consuntivo del 1895 che lascia una eccedenza attiva, ossia degli *Utili netti* nella somma di lire 1,639,212.86.

2° di approvare il Bilancio preventivo del 1896.

3° di approvare l'assegno portante in aumento al fondo di riserva corrispondente al 5 per cento degli utili del 1895 in . . . . L. 81,960.64

4° di approvare il pagamento in conto dividendo del 5 per cento eseguito agli azionisti il 1° luglio 1895 ed il 1° gennaio 1896, nonchè il rimborso pure eseguito di 150 Azioni estratte in dicembre u. s. nella complessiva somma di. . . » 1,282,500.00

5° di deliberare che con le restanti » 274,752.22 sia pagato l'uno per cento alle azioni ed alle cartelle di godimento, come *saldo* L 1,639,212.89 *dividendo* dell'esercizio 1895, e ciò in occasione della scadenza semestrale 1° luglio 1896.

Vennero riconfermati a consiglieri d'amministrazione i signori Marchese cav. Stefano di Villahermosa, comm. Epaminonda Segrè, Francis George Whitwham, avv. Carlo Mari, Robert Charles Piercy, avv. Carlo Segrè; a consiglieri supplenti i signori comm. ing Edoardo Gioia ed Enrico Piercy; a sindaci effettivi i signori cav. I. De Benedetti, ing. S. Fadda ed avv. L. Bonghi; a sindaci supplenti i signori comm. Raffaele De Cesare ed ing. Guercio.

Ferrovia Asti-Montemagno. — Superate tutte le difficoltà che ritardarono l'approvazione delle deliberazioni dei Comuni interessati e l'emanazione del decreto di concessione al signor Vincenzo Remotti, è assicurata la costruzione di questa ferrovia economica.

Ora non resta più che a stipularsi il relativo atto fra i Comuni del Consorzio ed il concessionario signor Remotti e quello di espropriazione degli stabili cadenti nel tracciato della ferrovia.

Ad ogni modo i lavori saranno incominciati fra breve, per cui entro il corrente anno verrà costrutto ed aperto al pubblico esercizio il primo tronco Asti-Castagnole.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie Svizzere. — *Ferrovie regionali a scartamento normale.* — Allorquando si discuteva al Consiglio nazionale il nuovo progetto, che fu poi adottato, di legge federale sulla contabilità delle grandi Compagnie ferroviarie, veniva contemporaneamente distribuito ai deputati dell'Assemblea federale una Memoria in favore delle ferrovie regionali, alla quale era annesso un riassunto dei progetti sbozzati delle diverse linee regionali a scartamento normale.

Quella Memoria emana dal Comitato centrale costituito recentemente a Zurigo per iniziativa del ricchissimo signor Guyer Zeller, e del quale fanno parte dei delegati rappresentanti quasi tutte le regioni interessate. L'idea del Comitato consiste nell'assicurare la costruzione di dette ferrovie secondarie mediante la partecipazione finanziaria delle località interessate, dei rispettivi Cantoni, della Confederazione e delle grandi Compagnie ferroviarie a cui le reti minori metterebbero capo.

Secondo la Memoria presentata dal Comitato di Zurigo, vi sarebbero da costrurre quattro gruppi di linee regionali.

Il primo gruppo comprenderebbe nientemeno che 23 linee aventi una lunghezza complessiva di 397.9 chilometri, la cui costruzione verrebbe preventivata in 50,000,000 di franchi. Questo gruppo comprende tutte le linee della Svizzera Orientale.

Nel secondo gruppo vi sono le linee della Svizzera Centrale, in numero di 13, con un totale di 275 chilom., e una spesa di 38.8 milioni di franchi.

Nel terzo gruppo vi sono le linee della Svizzera Occidentale, 6 di numero, lunghezza di 184 chilom. e preventivo di 23.2 milioni.

Infine nel quarto gruppo troviamo 6 linee della Svizzera italiana, cioè le seguenti:

Biasca-Acquarossa-Olivone, lungh. 21 2 chilom., spesa 2.1 milioni;

Bellinzona Grono-Mesocco, lungh. 28 1 chilom., spesa 2.8 milioni;

Locarno-Cevio, lungh. 24.9 chilom., spesa 2.5 milioni;

Lugano-Ponte Tresa, lungh. 8 chilom., spesa 0.8 milioni;

Lugano-Tesserete, lungh. 7.7 chilom., spesa 0 8 milioni;

Mendrisio-Muggio, lungh. 8 chilom., spesa 0.8 milioni.

Complessivamente si hanno dunque dei progetti per 48 linee regionali, della lunghezza di 955 chilom., e una spesa complessiva di fr. 121,666,000, che pare ancora limitata, perchè una parte di queste linee deve essere costrutta in vallate, dove il terreno presenta delle difficoltà molto serie.

L'idea del Comitato è grandiosa troppo, tanto che si sollevano dei seri dubbi sulla possibile sua attuazione pratica, specialmente per ciò che riguarda i sussidi dei Cantoni interessati, molti dei quali non si trovano in condizioni tanto floride da potersi sobbarcare degli oneri così gravosi.

Ferrovie Francesi. — *Tramvia tra Bordeaux e Camarsac.* — Il *Journal Officiel* del 1° aprile pubblica un decreto dichiarante d'utilità pubblica l'impianto, nel dipartimento della Gironda, di una linea di tramway a trazione meccanica, tra Bordeaux e Camarsac.

Ferrovie degli Stati Uniti. — *La trazione elettrica.* — Le Compagnie ferroviarie degli Stati Uniti non hanno esitato un sol momento ad applicare la trazione elettrica sulle loro linee nei casi particolari in cui questo modo di trazione sembra riescire più vantaggioso della trazione con locomotive a vapore.

Per tal modo la Compagnia della Baltimore ed Ohio Railroad inaugura quattro locomotive elettriche per il servizio della galleria per la traversata di Baltimora, lunga 2240 m. Queste locomotive furono costruite per rimorchiare, attraverso la galleria, che presenta una salita di 0.008 per metro, 15 vetture viaggiatori con la velocità di 56 km., oppure 30 vagoni merci con la velocità di 24 km. all'ora. Viene così evitato il fumo.

All'atto pratico però queste locomotive non hanno corrisposto completamente al programma indicato; con i trenta vagoni merci la velocità non oltrepassa i 12-15 km. all'ora in salita, ed i motori non sembrano punto suscettibili a ricevere la corrente necessaria per ottenere la velocità prevista di 24 km. Convien osservare che tale velocità è ottenuta nello spazio di un minuto dopo la messa in moto.

I motori in uso sul tronco di Nautasket, della *New-York, New-Haven* e *Hartford Railway*, permettono d'otte-

nere, con treni leggeri, velocità di 115 km. Il successo dei motori elettrici è dunque indiscutibile, quantunque l'economia che può risultare dal loro impiego non sia stata ancora determinata.

Ecco, del resto, come sono stati apprezzati gli esperimenti fatti sulla linea di Nautasket, nel 24° rapporto annuale della Compagnia: « L'esperienza ha dimostrato che l'energia generata da un'officina centrale e trasmessa elettricamente può essere impiegata con successo per l'esercizio d'una ferrovia Le spese per il combustibile indicano che questo risultato può essere ottenuto economicamente.

« L'energia così trasmessa è suscettibile d'una suddivisione indefinita, e si presta eccellentemente per i vari servizi.

« Il risultato commerciale non dipende che dalla durata della disposizione elettrica. L'utilizzazione della stazione centrale attuale sarà estesa, ed è probabile che l'elettricità sarà adottata dalla Compagnia sopra altri punti della sua rete ».

Ferrovie del Capo. — *Linee a trazione elettrica.* — I signori John Walker e figli hanno ottenuto la concessione di nuove linee a trazione elettrica. Queste linee comprendono l'insieme della rete autorizzata dalla legislatura nel corso della sessione, salvo la linea Mossel a Bay Oudstshoorn, che il Parlamento sarà probabilmente chiamato a modificare.

La spesa è valutata a 50 milioni di franchi, sui quali il Governo della Colonia fornirà 11 milioni e 1/4.

Notizie Diverse

Il ponte sulla Sesia. — *L'appalto dei lavori.* — La Deputazione provinciale di Novara, in una recente seduta, ha deliberato l'avviso d'asta pei lavori del nuovo ponte che deve sorgere sul fiume Sesia.

Il ponte si costruisce in muratura. L'appalto delle opere avrà luogo il 29 corr. mese, sul prezzo preventivo di lire novecentosettantamila.

Il termine per fare il ventesimo sul prezzo a cui verrà deliberata l'opera, è fissato fino al giorno 9 del maggio successivo; occorrendo, il secondo incanto si terrà il 23 stesso mese di maggio.

Il deliberatario dovrà dar mano ai lavori il 1° giugno e compierli nel termine di 22 mesi.

Il deposito per adire all'asta è fissato in L. 33,000.

Sono ammesse ai lavori del nuovo ponte le Società cooperative di Vercelli e di Borgovercelli, per quanto ha tratto ai movimenti di terra resi necessari dalla costruzione e sistemazione delle strade di accesso al nuovo ponte sulle due sponde del fiume.

Questa concessione è determinata da apposite disposizioni del capitolato di appalto, le quali stabiliscono che, a parità di condizioni, l'appaltatore dovrà concedere tali lavori alle anzidette Cooperative.

Ponte di calcestruzzo a Walsburg. — Atteso la grande importanza che acquista di giorno in giorno l'impiego del calcestruzzo di cemento per le costruzioni monolitiche, riusciranno di qualche interesse i seguenti cenni sul ponte costruito sulla Saal, a Walsburg, che togliamo da un articolo apparso sul *Génie civil.*

La lunghezza totale di questo ponte è di 64 m.; esso è diviso in tre archi aventi rispettivamente:

la luce di	18 m.	29 m.	12 m.
le freccie di	1 : 7.2	1 : 8.3	1 : 5.3
e le grossezze in chiave di	0.20 m.	6.30 m.	0.15 m.

grossezze che, come si vede, sono molto esigue. La grossezza delle pile all'imposta è di 2,50 m., e la larghezza del piano stradale di 4.50 m.

Tutte le parti della costruzione, comprese le pile e le spalle, sono di calcestruzzo, composto di una parte di cemento Portland e di tre di sabbia; nella massa del ponte si sono collocati diversi sistemi di sbarre di ferro, analogamente a quanto praticasi nelle costruzioni di cemento armato, e ciò tanto per l'irrigidimento degli archi, come per il collegamento di questi colle pile.

Il ponte, che è per strada ordinaria, venne calcolato in base ad una serie di carichi mobili di 870 kg. (vettura e 4 cavalli) più un sopraccarico di 400 kg. per ogni m² di superficie libera. Con questi dati il calcolo forniva una massima pressione di 29 kg. per cm² alla chiave dell'arco maggiore. Supponendo caricata soltanto una mezza arcata, questa pressione raggiungeva 31 kg. per cm².

Quanto alle pile, esse sopportano, pel fatto della spinta degli archi, una pressione normale che non oltrepassa, in alcun punto, 10 kg. per cm². La pressione sulla roccia di fondazione è inferiore a 4,5 kg. per cm².

I risultati delle prove di resistenza furono pienamente soddisfacenti.

Il costo dell'opera è stato di lire 41,500, non comprese le rampe d'accesso, nè la pavimentazione; risulta, cioè, di lire 645 per m. lineare, o poco più di lire 90 per m² di elevazione.

Vernice per l'acciaio brunito. — La seguente formola è data dal sig. Petit, per fabbricare una vernice per l'acciaio, la quale, mentre lo preserva dalla ruggine, gli mantiene lo splendore metallico. Si prendano: 10 parti di mastice in grani; 5 di canfora; 5 di sandracca; 5 di gomma elemi, e si sciolgano a bagnomaria in una quantità sufficiente di alcool, fino a consistenza liquida. Si ha così una vernice che si applica col pennello sul metallo.

Poste e telegrafi cinesi. — Da Pechino annunziano che un editto imperiale crea il servizio delle poste imperiali sotto la direzione di sir Robert Hart, che riunirà sotto la sua direzione le Amministrazioni delle dogane e delle poste.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Segniamo con un asterisco * le notizie di cui diamo maggiori ragguagli nelle INFORMAZIONI PARTICOLARI, ove sono pubblicate eziandio le *Deliberazioni del Consiglio di Stato* e le *Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.*

1. — Progetti e preventivi di spese presentati per l'approvazione al R. Ispettorato Generale.

Rete Adriatica. — L. 36,221.66 * proposta per acquisto di materiali metallici d'armamento in conto secondo fondo di riserva;

L. 2850 * proposta per prolungamonto di un cunicolo di scolo delle acque in stazione centrale di Napoli;

L. 1300 * proposta per costruzione di scogliera di difesa ad un ponte sul torrente Caorame, sulla line Treviso-Belluno;

L. 1075 * proposta per costruzione di due carrelli per le officine di Verona;

Contratti * e proposte diverse.

Rete Mediterranea. — L. 239,000 *, oltre a L. 30,047.46 per materiale metallico d'armamento, progetto per ampliamento della stazione di Potenza;

L. 28,000 * progetto per rifacimento di rivestimento in muratura nella galleria di Ronco, linea Gallarate-Laveno;

L. 39.0 * progetto di ampliamento del fabbricato viaggiatori della stazione di Chiasso;

L. 2500 * preventivo per completamento massicciata sulla linea Gozzano-Domodossola;

L. 1300 * progetto per sistemare il deposito combustibili in stazione di Torre Annunziata Centrale;

L. 1250 * proposta per costruzione di due stradelle lungo la ferrovia Castellamare-Cancello;

L. 1240 * proposta per prolungamento di binario morto nella stazione di Cava dei Tirreni, linea Napoli-Eboli;

L. 400 * proposta per riparazioni ad un casello sulla vecchia linea dei Giovi;

Contratti * diversi.

Rete Sicula. — L. 980 * proposta per consolidamento di 2 case cantoniere sulla linea Valsavoia Caltagirone.

3. — Gare aperte.

Rete Mediterranea. — Per sovralzamento muro di guardia al Molaro fra le stazioni di Saline o Lazzaro. Importo L. 10,800. Tempo utile per la presentazione delle offerte fino al 13 aprile andante, ore 10.30.

4. — Gare aggiudicate.

Rete Adriatica. — Furono aggiudicate *provvisoriamente* le seguenti gare:

Alla Ditta Baratto Mansueto, col ribasso del 20.26 0[0 sui prezzi di tariffa, i lavori alla scogliera contro il Piave, sulla linea da Treviso a Belluno;

Alla Ditta Festa Giovanni, col ribasso del 22.57 0[0, i lavori relativi al consolidamento di trincee sulla ferrovia Lecco Como;

Alla Ditta Giannini Angelo, col ribasso del 23.50 0[0, i lavori per sistemazione di travata metallica sul torrente Serra, lungo la linea Orte Foligno;

Alla Ditta Matteo Rosa, col ribasso del 25 0[0, i lavori di consolidamento presso Roviano, linea Roma-Solmona.

Rete Mediterranea. — Alla Ditta Bertoldo Kohler, di Savona, venne *provvisoriamente* aggiudicato l'appalto dei lavori di completamento delle impalcature metalliche del tronco Ornavasso-Domodossola, linea Gozzano-Domodossola.

Alla Ditta De Luca Antonio di Cassino, col ribasso dei 20.05 0[0, venne *definitivamente* aggiudicato l'appalto pei lavori d'impianto di scogliera al Volturno fra Presenzano e Sesto Campana.

5. — Contratti
stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Mediterranea (Adunanza del Comitato, 10 aprile). — Colla Ditta Cozzani Costantino di Spezia per costruzione di condotta di acqua forzata di alimentazione del rifornitore della stazione di Berceto;

Colla Ditta Corati Alfredo di Civitavecchia per ricostruzione dei muretti a secco di chiusura in varie tratte comprese fra le stazioni di Orbetello e Grosseto;

Colla Ditta Giordano Angelo di Napoli per lavori di consolidamento della frana a valle fra i km. 206.679 e 206.740 fra le stazioni di Campomaggiore e Calciano;

Colla Ditta Chisholm Law. di Glascow per fornitura di 4000 tubi bollitori in ferro per locomotive;

Colla Società delle Cartiere Meridionali di Isola del Liri per fornitura di 200,000 rotoli di carta per telegrafo;

Colla Deutsch-Oesterreichische Mannesmannrohren Werke di Dusseldorf per fornitura di 4000 tubi bollitori in ferro per locomotive.

II. — Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Bologna (14 aprile, ore 10, unico e definitivo). — Appalto dei lavori di rialzo, ingrosso e costruzione di banca nel tratto d'argine sinistro del torrente Samoggia, dallo stradone Zenerigolo alla Golena Montpensier in Comune di San Giovanni in Persiceto (metri 5221.40). Importo L. 63,330. Cauzione provvisoria L. 4000. Cauz. def. il decimo.

Prefettura di Roma (15 aprile, ore 10). — Appalto dei lavori di ordinaria manutenzione delle opere d'arte del porto d'Anzio, durante il triennio dal 1° luglio 1896. Importo complessivo L. 46,860. Cauzione provvisoria L. 2000.

Municipio di Roma (16 aprile, ore 12, unico e definitivo. — Appalto per la costruzione del selciato nella partita carrabile attualmente sterrata, di via Palermo e delle vie trasversali Milano, Genova e Venezia, nel tratto fra via Nazionale ed il terrapieno demaniale. Importo L. 12,000. Cauzione provvisoria L. 2000.

Municipio di Baranello — Campobasso — (20 aprile, ore 11, unico e definitivo). — Appalto dei lavori e provviste per la costruzione della condotta in quest'abitato delle acque della sorgente Torre, sita in tenimento di Vinchiaturo. Importo L. 92,413.38. Cauzione provvisoria L. 5000.

Consorzio stradale Reggio-Cataforio-Cardeto (21 aprile, ore 11, unico e definitivo). — Appalto dei lavori e provviste occorrenti per la costruzione del tratto della strada consortile obbligatoria Reggio-Cataforio-Cardeto, compreso tra la casa Sarlo e il punto detto Scarparello (m. 2995,35). Importo L. 64,062.58. Cauz. provv. L. 3000. Cauz. def. il decimo.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Cagliari (30 aprile, ore 10, definitivo). — Appalto dei lavori di manutenzione delle opere d'arte del porto di Cagliari durante il sessennio 1896-1902 Importo ridotto L. 95,994.45 (ribasso fatto 6 0[0).

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Bologna (4 maggio, ore 10 unico e definitivo). — Appalto dei lavori per l'ordinaria manutenzione del Canal Navile ed opere diverse annesse, durante il sessennio 1° luglio 1896-30 giugno 1902. Importo complessivo L. 104,700. Cauzione provvisoria L. 900.

APPALTI ALL'ESTERO.

Francia. — *Prefettura del Nord a Lilla* (22 aprile). — Costruzione di un edifizio ad uso della Sottoprefettura di Dunkerque. Prezzo d'asta L. 144,007.56. Cauzione L. 4500.

Spagna. — *Direzione generale dei lavori pubblici a Madrid* (26 maggio). — Aggiudicazione per la concessione di un tramway a vapore da Muniellos a S. Esteban de Pravia, con allacciamento per Cornellana e Salas.

Rumania. — *Ministero dei Culti e l Istruzione Pubblica a Bukarest* (20 aprile. — Appalto per la costruzione di un edificio ad uso di Scuola normale per gl'istitutori a Berlad. — Importo L. 679,988.70.

— *Ministero dei Lavori Pubblici a Bukarest* (23 aprile). — Appalto per la costruzione della linea ferroviaria Pitesti-Curtea de Arges (lavori di sterro, arte, pavimentazione, posa della via metallica, ecc.). Importo L. 1,320,000;

(27 aprile). - Appalto per la costruzione della linea ferroviaria Calafat-porto (lavori di sterro, arte, pavimentazione, ecc.). Importo L. 1,200,000;

(4 maggio). — Appalto per la costruzione di uno scalo nel porto di Calafat. Importo L. 208,696;

(7 maggio). — 1) Appalto dei lavori di sterro della linea da Terga-Oena a Moinesti. Importo del lavoro L. 160,000. — 2) Fornitura di 50,000 traverse rotonde per la medesima linea, L. 500,000;

(15 maggio). — Appalto dei lavori di sterro e costruzione di ponti provvisori sulla linea da Galatz a Berlad. Importo L. 500,000;

(17 maggio). — Appalto per la costruzione di ponti provvisori, fornitura di ghiaia, posamento della strada e balastaggio della linea da Galatz a Berlad, fra i km. 54 e 73. Importo L. 1,200,000.

I relativi avvisi d'asta e le condizioni generali per le imprese di costruzioni e delle condizioni speciali per i lavori di sterro, sono ostensibili presso il Museo Commerciale di Torino (Camera di Commercio ed Arti).

III. — Forniture diverse.

Aste.

Prefettura di Livorno (15 aprile, ore 10, unica e definitiva). — Fornitura di due boe d'ormeggio in lamiera di ferro, da collocarsi carsi nell'avamporto. Importo L. 12,610. Cauzione L. 1000.

R. Fonderia — Genova — (17 aprile). Fornitura di **rame** in filo sagomato. Importo L. 5550.

Direzione Artiglieria ed Armamenti - Napoli (17 aprile, ore 11, unica e definitiva). — Fornitura di kg. 40,000 di **olio** d'oliva di 1ª qualità per macchine. Importo L. 40,000. Cauzione L. 4000. Consegna in due rate.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

ESTRAZIONI E PAGAMENTI.

Ferrovie del Monferrato (*Ferrovia Cavallermaggiore-Alessandria — Ferrovia Cavallermaggiore-Bra*). — La *Gazzetta ufficiale* del Regno, n. 73, del 27 marzo, pubblica la distinta delle obbligazioni estratte e rimborsabili dal 1° luglio.

Società Ferroviaria Meridionale dell'Austria (ex-Alta Italia). — Dal 1° aprile pagamento interessi semestrali in L. 6.50 nette (obbligazioni serie *X*, 1871).

Ferrovia Novara-Seregno. — Dal 2 aprile pagamento dividendo 1895 in L. 4 per azione.

Società Alti Forni, Fonderie ed Acciaierie di Terni. — Dal 10 corrente viene pagata la cedola n. 4 in L. 20, quale dividendo.

Strade Ferrate Secondarie della Sardegna. — Distinta delle Obbligazioni estratte e rimborsabili dal 1° luglio p. v.:

Serie I. — Titoli da una Obbligazione: 97 1361 2264 2982 6681 7064 7226 7476 7771.

Titoli da cinque Obbligazioni: N. 8468, da 9736 a 9740; N 8761, da 11201 a 11205; N. 9725, da 16021 a 16025; N. 9994, da 17366 a 17370; N. 10782, da 21306 a 21310; N. 11121, da 23001 a 23005.

Serie II. — Titoli da una Obbligazione: 2102 3079 3149 3469 3505 4270 4413 6307 6392 6620 6937 7092 7933.

Titoli da cinque Obbligazioni: N 8435, da 10171 a 10175; N. 8836, da 12176 a 12180; N. 8885, da 12421 a 12425; N. 9009, da 13041 a 13045; N. 12176, da 28876 a 28880.

Titoli da dieci Obbligazioni: N. 13187, da 34861 a 34870; N. 13257, da 35561 a 35570; N. 14506, da 48051 a 48060; N. 14668, da 49671 a 49680.

Serie III. — Titoli da una Obbligazione: 43 1963.

Titoli da cinque Obbligazioni: N. 2720, da 3996 a 4000; N. 3604, da 8416 a 8420; N. 4715, da 13971 a 13975.

Serie IV. — Titoli da una Obbligazione: 1579 1597 2122.

Titoli da cinque Obbligazioni: N. 3069, da 3341 a 3345; N. 4158, da 8786 a 8790; N. 4381, da 9901 a 9905; N. 5188, da 13936 a 13940; N. 5813, da 17061 a 17065.

Titoli da dieci Obbligazioni: N. 6241, da 20401 a 20410; N. 6243, da 20421 a 20430.

Serie V. — Titoli da una Obbligazione: 293 1081 1097 1283 1859.

Titoli da cinque Obbligazioni: N. 3259, da 8291 a 8295; N. 3794, da 10966 a 10970.

Dal 1° aprile saranno pagate le Cedole N. 16 (azioni capitali) in L. 9.75 e N. 7 (cartelle di godimento) in L. 3.50.

CONVOCAZIONI.

SOCIETÀ FERROVIARIE, TRAMVIARIE E DI NAVIGAZIONE.

16 aprile. — **Tramways delle Romagne.** — Assembea generale ordinaria per le ore 15 a Bruxelles.

29 aprile — **Ferrovia Torino-Pinerolo-Torre Pellice.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 15, nella sede sociale in Torino, via Alfieri, 13 bis.

2 maggio. — **Strada Ferrata di Biella.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 14.30, in Torino, via Alfieri, 13 bis.

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

			marzo 28	aprile 4
Azioni Ferrovie		Biella	L. 480	480
»	»	Mediterranee	» 508	509
»	»	Meridionali	» 662.50	669.25
»	»	Pinerolo (1ª emiss.)	» 360	360
»	»	» (2ª »)	» 341	341
»	»	Secondarie Sarde	» —	284
»	»	Sicule	» 590	590
Buoni Ferrovie Meridionali			» 562.50	562.50
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e				
»	»	Sicule *A. B. C. D.*	» 284	283
»	»	Cuneo (2ª emiss.)	» 309	309
»	»	Gottardo 4 %.	» 102.25	102.25
»	»	Mediterranee 4 0/0	» 507.50	506
»	»	Meridionali	» 298	297.75
»	»	Meridionali Austriache	» 389	389
»	»	Palermo-Marsala-Trapani	» 302	303
»	»	» 2ª emiss.	» 284.50	284
»	»	Pontebba	» 451	451
»	»	Sarde, serie *A.*	» 287	287
»	»	» serie *B.*	» 289	288
»	»	» 1879	» 290	289
»	»	Savona	» 307	307
»	»	Secondarie Sarde	» 429	430
»	»	Sicule 4 0/0 oro	» 462	465.50
»	»	Tirreno	» 445	445
»	»	Vittorio Emanuele	» 305	303.50

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1895-96. — *Dal 21 al 31 Marzo 1896. — 27ª Decade.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA		
	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze
Chilometri in esercizio	4407	4407	—	1291	1085	+ 206
Media	4407	4368	+ 39	1246	1081	+ 165
Viaggiatori	1,412,511 57	1,406,212 21	+ 6,299 36	73,673 97	52,937 15	+ 20,736 82
Bagagli e cani	93,230 25	84,231 40	+ 8,998 85	3,471 59	1,316 41	+ 2,155 18
Merci a G.V. e P.V. acc.	371,450 57	369,876 43	+ 1,574 14	17,565 14	10,929 51	+ 6,635 63
Merci a P. V.	1,810,992 11	1,806,423 49	+ 4,568 62	75,540 92	64,719 90	+ 10,821 02
TOTALE	3,688,184 50	3,666,743 53	+ 21,440 97	170,251 62	129,902 97	+ 40,348 65
Prodotti *dal 1° Luglio 1895 al 31 Marzo 1896.*						
Viaggiatori	35,838,055 25	33,650,274 53	+2,187,780 72	1,899,798 03	1,695,383 81	+204,414 22
Bagagli e cani	1,720,470 39	1,618,806 05	+ 101,664 34	60,875 33	42,242 51	+ 18,632 82
Merci a G.V. e P.V. acc.	9,026,641 05	8,427,416 90	+ 599,224 15	382,794 63	324,710 79	+ 58,083 84
Merci a P. V.	44,463,616 92	41,675,272 57	+2,788,344 35	1,791,746 94	1,535,963 29	+255,783 65
TOTALE	91,048,783 61	85,371,770 05	+5,677,013 56	4,135,214 93	3,598,300 40	+536,914 53
Prodotto per chilometro.						
della decade	836 89	832 03	+ 4 86	131 88	119 73	+ 12 15
riassuntivo	20,660 04	19,544 82	+ 1,115 22	3,318 79	3,328 68	— 9 89

(*) La linea Milano-Chiasso (km. 52) comune colla Rete Adriatica, è calcolata per la sola metà.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA. — 9ª Decade — dal 21 al 31 Marzo 1896

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Prodotti indiretti	TOTALE	Media dei chilom. esercitati
			PRODOTTI DELLA DECADE.				
1896	1.076.476 54	64.417 80	361.546 10	1.279.967 50	13.500 25	2.795.908 19	4.247 00
1895	978.245 28	54.073 58	346.310 42	1.319.401 15	13.764 79	2.711.795 22	4.215 00
Differenze nel 1896	+ 98.231 26	+ 10.344 22	+ 15.235 68	— 39.433 65	— 264 54	+ 84.112 97	+ 32 00
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.				
1896	7.625.858 09	378.409 18	2.625.386 15	10.041.495 36	110.412 20	20.781.560 98	4.247 00
1895	6.712.777 66	326.525 86	2.422.533 85	9.552.248 15	117.583 25	19.131.668 77	4.215 00
Differenze nel 1896	+ 913.080 43	+ 51.883 32	+ 202.852 30	+ 489.247 21	— 7.171 05	+ 1.649.892 21	+ 32 00

RETE COMPLEMENTARE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Prodotti indiretti	TOTALE	Media dei chilom. esercitati
			PRODOTTI DELLA DECADE.				
1896	67.638 40	1.560 42	22.487 16	105.249 35	1.250 10	198.185 43	1.359 88
1895	55.119 33	1.419 40	21.078 30	95.455 00	1.293 29	174.365 32	1.294 68
Differenze nel 1896	+ 12.519 07	+ 141 02	+ 1.408 86	+ 9.794 35	— 43 19	+ 23.820 11	+ 65 20
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.				
1896	556.803 06	11.429 63	173.504 92	873.921 60	12.043 35	1.627.702 56	1.359 88
1895	437.714 26	10.163 53	159.343 57	769.681 54	13.942 69	1.390.845 59	1.294 68
Differenze nel 1896	+ 119.088 80	+ 1.266 10	+ 14.161 35	+ 104.240 06	— 1.899 34	+ 236.856 97	+ 65 20

PRODOTTI PER CHILOMETRO DELLE RETI RIUNITE

PRODOTTO DELLA DECADE			PRODOTTO RIASSUNTIVO		
esercizio corrente	esercizio precedente	Differenza nel 1896	dell'anno corrente	dell'anno precedente	Differenza nel 1896
534 00	523 83	+ 10 17	3.996 74	3.724 81	+ 271 93

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

27ª Decade — Dal 21 al 31 Marzo 1896.

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traffico	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1896	84 750 00	2.477 00	14.392 00	135.201 00	1.527 00	238.347 00	616 00	387 00
1895	87.896 00	2.505 00	11.660 00	121.669 00	1.618 00	225.348 00	616 00	366 00
Differenze nel 1896	— 3.146 00	— 28 00	+ 2.732 00	+ 13.532 00	— 91 00	+ 12.999 00	»	+ 21 00
				PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1895 AL 31 MARZO 1896.				
1895-96	2.423.716 00	52.772 00	284.029 00	3.268 463 00	39.280 00	6.068 269 00	616 00	9.851 00
1894-95	2.391.154 00	51.744 00	287.012 00	3.288 327 00	32.670 00	6.050.907 00	616 00	9.823 00
Differenze nel 1896	+ 32.562 00	+ 1.028 00	— 2.983 00	— 19.864 00	+ 6.619 00	+ 17.362 00	»	+ 28 00

RETE COMPLEMENTARE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traffico	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1896	25.244 00	684 00	3.486 00	19.039 00	465 00	48.918 00	484 00	101 00
1895	25.204 00	244 00	1.818 00	16.119 00	281 00	43.666 00	421 00	104 00
Differenze nel 1896	+ 40 00	+ 440 00	+ 1.668 00	+ 2.920 00	+ 184 00	+ 5.252 00	+ 63 00	— 3 00
				PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1895 AL 31 MARZO 1896.				
1895-96	910.988 00	15.022 00	70.905 00	583.126 00	6.573 00	1.586.614 00	484 00	3.278 00
1894-95	673.666 00	6.685 00	45.617 00	407.043 00	5.506 00	1.138.517 00	421 00	2.704 00
Differenze nel 1896	+ 237.322 00	+ 8.337 00	+ 25.288 00	+ 176.083 00	+ 1.067 00	+ 448.097 00	+ 63 00	+ 574 00

STRETTO DI MESSINA

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traffico	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1896	3.592 00	124 00	220 00	596 00	» 00	4.532 00	23 00	197 00
1895	2.243 00	86 00	183 00	433 00	» 00	2.945 00	15 00	197 00
Differenze nel 1896	+ 1.349 00	+ 38 00	+ 37 00	+ 163 00	» 00	+ 1.587 00	+ 8	» »
				PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1895 AL 31 MARZO 1896.				
1895-96	84.786 00	3.796 00	6.469 00	13.356 00	» 00	108 407 00	23 00	4.713 00
1894-95	40.165 00	1.948 00	4.298 00	7.361 00	19 00	53.791 00	15 00	3.586 00
Differenze nel 1896	+ 44.621 00	+ 1.848 00	+ 2.171 00	+ 5.995 00	— 19 00	+ 54 616 00	+ 8	+ 1.127 00

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

Dai punti contro indicati alle stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)		BIGLIETTI SEMPLICI – Londra (1) 1a classe	Londra (1) 2a classe	Parigi (2) 1a classe	Parigi (2) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO – Londra (3) (Diritto di porto compreso) 1a classe	Londra (3) 2a classe	Londra (3) validità	Parigi (4) 1a classe	Parigi (4) 2a classe	Parigi (4) validità
Via Moncenisio											
Torino	via Calais	166 35	116 55	90 75	61 60	254 —	187 85	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni
	via Boulogne	160 25	112 05								
Milano	via Calais	180 90	129 15	104 85	72 25	272 25	199 30	45 giorni	166 35	119 —	30 giorn
	via Boulogne	175 60	124 65								
Venezia	via Calais	—	—	141 75	97 30	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni
	via Boulogne										
Genova	via Calais	187 —	131 —	111 40	76 05	—	—	—	—	—	..
	via Boulogne	180 90	126 50								
Via Genova											
Livorno	via Calais	209 90	147 05	134 30	92 10	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	203 80	142 55								
Firenze	via Calais	217 30	152 25	141 70	97 30	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	211 20	147 75								
Roma	via Calais	249 —	174 40	173 40	119 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	242 90	169 90								
Napoli	via Calais	279 65	196 —	205 60	142 —	478 50	353 95	6 mesi (**)	—	—	—
	via Boulogne	273 75	191 50								
Via Bologna											
Firenze	via Calais	224 60	157 30	149 —	102 35	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	218 50	152 80								
Roma	via Calais	263 85	184 80	188 25	129 85	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	257 75	180 30								
Napoli	via Calais	294 80	206 50	220 60	162 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	288 70	202 —								
Brindisi	Via Napoli – via Calais	325 85	228 20	251 60	174 20	543 25	399 30	6 mesi (*)	—	—	—
	Via Napoli – via Boul.	319 75	223 70								
	Via Bolog. – via Calais	302 65	211 95	227 05	157 —	525 45	386 80	6 mesi	—	—	—
	Via Bolog. – via Boul.	296 55	207 45								
Messina	Via Napoli – via Calais	369 25	259 75	295 —	205 80	—	—	—	—	—	—
	Via Napoli – via Boul	363 15	255 25								

OSSERVAZIONI.

Biglietti semplici.

(1) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta.

Per diritto del bollo fr. 0,10 per i biglietti al disopra di 10 franchi.

(2) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi che valgono per 20 giorni.

Biglietti d'andata e ritorno.

(3) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta.

(*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capo-stazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia.

(**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto.

(4) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

ANDATA — Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio. — RITORNO

ANDATA

STAZIONI		1a e 2a CLASSE	Via Folkestone	1a e 2a CLASSE (*)	1a e 2a CLASSE (***)		Treno di lusso PENINSULAR-EXPRESS settimanale il venerdì part. da LONDRA (1)
Londres Ch.-Gross	Par.	9 — a.	10 — a.	11 — antim.	8 15 p.		8 15 p.
Londres Victoria	—	9 — a.		11 — antim.	8 15 p.		8 15 p.
Douvres	—	10 55 a.		1 — pomer.	10 15 p.		10 15 p.
(ora di Greenwich)	Arr.	12 15 a.		2 20 pomer.	12 10 a.		12 10 p.
Calais-M. (*Buffet*)		*Déjeun.*					
(ora francese)	Par.	12 49 p.		3 — pomer.	1 04 a.		1 » a.
Boulogne-Gare (*Buffet*)	Arr.	1 27 p.	2 18 p.	—	1 49 a.		—
	Par.	1 29 p.	2 23 p.	—	1 51 a.		—
Amiens (*Buffet*)	Arr.	3 04 p.	3 59 p	5 12 pomer.	3 41 a.		3 28 a.
	Par.	3 09 p.	4 04 p.	5 17 pomer.	3 46 a.		3 33 a.
Paris-Nord (*Buffet*)	Arr.	4 45 p.	5 40 p.	7 — pomer.	5 38 a.		Per la grande cintura
		Pranso					
	Par	*Vagon-restaurant*		7 44 pomer.	6 23 a.		
Paris-Lyon (*Buffet*)	Arr			8 21 pomer.	7 23 a.		
		(B) 1a e 2a classe		1a e 2a classe	1a cl.	1a 2a cl.	
Paris-Lyon (*Buffet*)	Par.	8 55 p.		9 10 p.	9 25 a.	2 15 p.	
Dijon	Arr.	1 51 a.		2 24 a.	2 01 p.	7 13 p.	10 32 a.
Genève	—	»		8 52 a.	11 47 p.	—	—
Aix-les-Bains	—	6 33 a.		7 58 a.	10 45 p.	12 27 a	3 18 p.
Chambéry	—	6 56 a.		8 31 a.	11 24 p.	12 50 a.	3 40 p.
Modane	—	9 43 a.		1 38 p.		3 37 a.	6 40 p.
Torino (ora dell'Europa centrale (2))	Arr.	2 20 p.		6 40 p.	—	8 10 a.	11 12 p.
Torino	Par	2 40 p.		7 55 p.	—	8 45 a.	
Novara	Arr	4 36 p.		9 51 p.	—	10 42 a.	
Milano	Arr	5 35 p.		11 05 p.	—	11 40 a.	
						1a 2a cl.	
Torino	Par.	2 45 p.		8 10 p.	—	8 40 a.	
Genova	Arr.	6 14 p.		11 21 p.	—	12 » p.	
San-Remo	—	11 22 p.		8 45 a.	—	4 47 p.	
Pisa	—	10 58 p.		4 30 a.	—	4 34 p.	
Firenze	—	12 45 a.		7 30 a.	—	6 54 p.	
Livorno	—	11 39 p.		5 24 a.	—	5 09 p.	
Roma	—	6 34 a.		10 30 a.	—	11 30 p.	
Napoli	—	1 36 p.		6 30 p.	—	7 10 a.	
Brindisi	—	»		»	—	6 20 p.	
Torino	Par.	2 45 p.		7 05 p.	—	8 40 a.	11 20 p.
Alessandria	Arr.	4 18 p.		8 55 p.	—	10 15 a.	12 50 p.
Bologna	—			2 12 a.	—	2 53 p.	5 19 a.
Ancona	—	—		6 52 a.	—	11 10 p.	9 21 a.
Brindisi	—	—		10 17 p.	—	11 » a.	7 50 p.
Firenze	—	—		6 23 a.	—	6 25 p.	
Roma	—	—		12 50 p.	—	11 50 p.	
Napoli	Arr.	—		6 30 p.	—	7 10 a.	

RITORNO

STAZIONI		1a e 2a CLASSE	1a e 2a CLASSE		1a e 2a CLASSE	
Napoli (ora dell'Europa centrale (2))	Par.	7 50 a.	—	—	2 55 p.	
Roma	—	2 30 p.	—	—	11 10 p.	
Firenze	—	9 05 p.	—	—	6 10 a.	
Brindisi	—	6 10 a.	—	—	5 35 p.	
Ancona	—	8 32 p.	—	—	5 35 a	
Bologna	—	1 35 a.	—	—	10 30 a.	
Alessandria	—	6 38 a.	8 33 a.	10 46 a.	5 12 p.	
Torino	Arr.	8 30 a.	10 13 a.	12 30 p.	7 — p.	
Brindisi	Par.	—	—		10 20 a.	
Napoli	—	7 50 a.	2 55 p.		10 45 p.	
Roma	—	3 » p.	8 50 p.	10 17 p.	8 10 a.	
Livorno	—	9 40 p.	»	4 10 a.	1 55 p.	
Firenze	—	8 25 p.	»	»	12 05 p.	
Pisa	—	10 32 p.	2 55 a.	4 47 a.	2 35 p.	
San-Remo	—	6 50 p.	»	3 30 a.	1 48 p.	
Genova	—	2 45 a.	6 35 a.	8 46 a.	7 07 p.	
Torino	Arr.	7 45 a.	10 13 a.	12 30 p.	10 50 p.	
Milano	Par.	1 50 a.	10 40 a.		8 18 p.	
Novara	—	4 30 a.	11 40 a.		9 16 p.	
Torino	Arr.	8 25 a.	1 40 p.		11 10 p.	
Torino	Par.	8 50 a.	2 20 p.		11 25 p.	—
Modane (ora franc.)	—	12 19 p.	5 26 p.		2 21 a.	—
Chambéry	—	3 42 p.	8 14 p.		5 02 a.	—
Aix-les-Bains	—	4 14 p.	8 39 p.		5 27 a.	—
Genève	—	2 46 p.	7 21 p.		4 15 a.	—
Dijon	—	11 20 p.	1 45 a.		11 40 a.	1 12 p.
Paris-Lyon (*Buffet*)	Arr.	4 43 a.	6 50 a.		5 33 p.	5 54 p.
Paris-Lyon (*Buffet*)	Par.	7 25 antim.			6 50 p.	
Paris-Nord (*Buffet*)	Arr.	8 04 antim.			7 49 p.	
		A) 1a, 2a classe	1a 2a cl.	*Déjeun.* 1a 2a cl.	*Pranso* (**) 1a, 2a, 3	
	Par.	9 — antim.	10 30 a.	11 50 a.	9 — p.	
Amiens (*Buffet*)	Arr.	10 40 antim.	12 06 p.	1 25 p.	10 47 p.	
	Par.	10 45 antim.	12 26 p.	1 30 p.	10 52 p.	
Boulogne-Gare (*Buffet*)	Arr.	12 18 pomer.	2 01 p.	»	12 34 a.	
	Par.	12 20 pomer.	2 04 p.	»	12 36 a.	
(ora francese) Calais-M. (*Buffet*)	Arr.	1 » pomer.	Via Folkestone	3 41 p.	1 20 a.	
(ora di Greenwich)	Par.	1 11 pomer.		3 45 p.	1 30 a.	
Douvres	—	3 05 pomer.		5 45 p.	4 — a.	
Londres Victoria	Arr.	4 50 pomer.		7 30 p.	5 55 a.	
Londres Ch.-Gross	Arr.	4 55 pomer.	6 10 p.	7 35 p.	5 55 a.	

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSERVAZIONI. — *Viaggiatori.* — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende viaggiatori di 3a classe da Parigi per Boulogne, Calais e l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori di 3a classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne. (A) Questo treno non prende i viaggiatori di 2a classe che per Calais e l'Inghilterra. (B) Il treno che parte da Parigi-Lione alle 8.55 pom. non prende a Parigi in 2a classe che i viaggiatori a destinazione oltre Culoz in direzione di Modane e dell'Italia. — *Nota importante.* I treni che partono da Parigi-Nord per Londra alle 9 a. e alle 9 p. e quelli che partono da Londra per Parigi-Nord alle 9 a. e alle 8.15 p., prendono viaggiatori per Boulogne e Boulogne Tintelleries. — *Vetture dirette da Calais verso P.-L.-M.* Una vettura di 1a classe lits-salon va direttamente da Calais a Milano col treno che parte da Calais alle 3 p. e da Parigi-Lione alle 8.55 p. — *Da P.-L.-M. verso Calais.* Una vettura di prima classe lits-salon va direttamente da Milano a Calais col treno partente da Milano alle 10.40 a. e da Parigi-Nord alle 9 a.

TORINO, 1896 — Tip. Lit. CAMILLA E BERTOLERO di NATALE BERTOLERO, Via Ospedale, 18.

ANNO XXIX. Sabato, 18 Aprile 1896 NUM. 16.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Italia	L. 20	11	6
Per l'Estero	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino

COMMISSIONE PER LO STUDIO
DEI PROVVEDIMENTI NECESSARI A SODDISFARE I BISOGNI DEL TRAFFICO
NEL PORTO DI GENOVA

Relazione della Sotto-Commissione tecnica composta dai signori Comm. ZAINY, Presidente, Comm. CHOSA, Com. te CASSANELLO e Comm. OLIVA, incaricata di studiare e proporre le nuove opere occorrenti al Porto di Genova per far fronte all'aumento del Traffico previsto nel ventennio 1893-1913.

PROGETTO DI SISTEMAZIONE ED AMPLIAMENTO DEL PORTO DI GENOVA.

(Continuazione, vedi numero 15).

La Sotto-Commissione, convinta che bisogna assolutamente soddisfare tale esigenza, che è di vitale importanza per gli interessi della navigazione e del commercio, non ha esitato di studiare e proporre l'esecuzione dell'opera che le è sembrata più adatta allo scopo. Essa consiste in in nuovo Molo curvilineo che radicato alla punta della Strega, piega ad ovest, e si estende sino a ridurre la bocca di entrata al Porto a m. 300.

Questo nuovo Molo potrà in seguito, quando l'esperienza lo dimostrerà necessario, prolungarsi ancora fino a ridurre la larghezza della bocca del Porto a soli m. 200, che è appunto l'ampiezza utile, di cui, come si disse più sopra, dispone attualmente la navigazione per entrare nel Porto. Con tale opera complementare si otterrà lo scopo di ostruire anche completamente tutta quella parte di bocca attuale, che mentre non serve alla navigazione, lascia aperto l'adito alle onde burrascose, che con la loro forza viva producono l'attuale agitazione nelle acque interne del Porto.

Ma per giustificare un provvedimento di tale natura, giova discutere i vari progetti di sistemazione del Porto, specialmente dal punto di vista nautico, ed a tale scopo basta tenere sott'occhio la tavola riassuntiva, nella quale sono riprodotti questi differenti progetti, oltre a quello studiato dalla Sotto-Commissione (Allegato *A*).

Progetto Giaccone. — Il progetto del sig. Giaccone consiste in due distinti provvedimenti principali:

1) ampliamento di taluni fra gli sporgenti che già esistono attualmente nel Porto, e creazione di qualchedun'altro nuovo;

2) formazione di un grande bacino con sporgenti subito a sud dell'antico Molo Nuovo.

Riguardo al 1), si osserva che sono circa 100,000 mq. che si sottraggono allo specchio acqueo esistente, mentre non sembrano sufficienti le misure prese per mantenere almeno il grado di tranquillità attuale delle acque, già riconosciuto insufficiente in caso di mareggiate di scirocco e di mezzogiorno.

Alla capacità riduttrice delle onde nel porto, contribuiscono attualmente in modo meritevole di molta considerazione la gittata esterna del Molo Vecchio, colla adiacente scogliera della Malapaga, nonchè la sponda frastagliata da sporgenze e rientranze della Chiappella, tuttora priva di un vero e proprio muro di calata a sponda verticale, mentre invece tale sponda è tuttora mantenuta anche pella facilità del servizio colla vicina cava di pietre, a forma di piccole banchine di ormeggio basate su scogliera o anche su terreno a inclinazione naturale.

Quando fossero sostituite a tali scogliere o a tali sponde frastagliate, delle vere e proprie calate d'approdo a faccia verticale, fondate a circa 7 o 8 metri sott'acqua, come sarebbero le opere progettate nel piano Giaccone, la tranquillità delle acque se ne risenterebbe; ciò è chiarito, oltre che dall'evidenza, anche da talune fra le opere nel piano stesso tracciate. Alludiamo, per tacere delle minori, alla protezione che si propone in esso di assicurare con nuovi pennelli o repellenti, ai bacini di carenaggio la manovra delle cui porte, riuscita sicura fino dalla loro costruzione, sembra ritenersi dall'autore stesso del progetto che non lo sarebbe più quando, compiendosi i lavori progettati, non si provvedesse a proteggerli con le opere all'uopo ideate, ovvero a diminuire le onde introdotte nel Porto dall'attuale sua bocca.

Ad ogni diminuzione, anche occasionale, dell'assoluta tranquillità dello specchio acqueo che costituisce il Porto, corrisponde una analoga menomazione della sua potenzialità commerciale, rendendo frustranei, durante periodi più o meno lunghi dell'anno, i benefizi che dovrebbero essere assicurati dalle opere progettate, naturalmente costose.

Su tale tranquillità non è buon consiglio transigere nel caso nostro, dove le difficoltà di ampliamento delle calate sono tanto grandi, e la conseguente necessità di usufruirne non interrottamente si impone. In questo senso ebbe occasione di pronunziarsi anche recentemente con voto unanime, la Commissione Permanente pei porti, spiaggie e fari, e non possono nascere dubbi.

Riguardo al nuovo grande bacino del Faro, non sono dubbie le ottime condizioni nautiche delle quali sarebbe fornito; solo non si può consigliare di adottare la posizione della entrata che vi dà accesso, quale essa è progettata.

La larghezza proposta ne è di m. 50, necessaria ed appena sufficiente alla sicura manovra di accesso per navi di qualunque dimensione, ma con acque calmissime e senza vento. Invece conviene osservare che nell'attraversarla, le navi sono esposte col fianco ai venti da N.-W. a N.-E., che d'inverno soffiano frequenti, spesso impetuosi; e di più che durante mareggiate del 2° quadrante, le navi sono esposte, per un certo tratto, oltre che al vento, anche alle onde che si fanno vivamente sentire nell'avamporto e che le investirebbero violentemente al traverso.

Le navi dovrebbero quindi manovrare con proporzionata velocità, ed esser certe di trovare sempre nel bacino del Faro un conveniente spazio libero nel quale smorzarla, od acquistarla, secondo che eseguiranno la manovra per entrarvi o sortirne.

Ma sia nella entrata, che nella sortita, esse si troveranno ad avere sul lato loro meridionale, a soli pochi metri di distanza, l'attuale Molo Galliera, oppure quello esterno del nuovo bacino; ciò che, specialmente cogli accennati venti di terra, potrebbe rendere spesso impossibile, certo renderebbe sempre molto difficile la loro manovra.

Scartato il partito di accrescere l'ampiezza della bocca di entrata al bacino del Faro, a detrimento della interna tranquillità coi venti da sud-est, sarà necessario trasportare la bocca stessa di accesso più a nord, di quanto basti ad eliminare l'inconveniente accennato.

Ciò obbligherà ad accorciare di altrettanto il primo e più orientale degli sporgenti progettati, e diminuirà proporzionatamente la tranquillità del mare presso le sponde meridionali ed orientali degli altri, la cui lunghezza integrale è dubbio se potrà essere mantenuta quale è proposta.

Progetto Tortarolo. — Il progetto elaborato dall'onorevole ing. Tortarolo, trasforma radicalmente l'attuale Porto esistente e trae gran partito dallo specchio d'acqua ora disponibile, mercè la creazione di lunghi sporgenti, quali sono suggeriti dall'esperienza dei moderni Porti commerciali.

L'incoveniente della non assicurata tranquillità acquea, si ripete qui come nel progetto Giaccone; ed in proporzioni a quello non inferiori.

Il grande prolungamento dell'antico braccio esterno del Molo Nuovo sembra destinato a costringere l'agitazione delle onde del scirocco nel solo antiporto o rada, e ad impedirne la propagazione nel Porto propriamente detto. Quando si osservi che la larghezza media dell'antiporto così ridotto è appena superiore in ogni direzione all'apertura della sua bocca, è facile rendersi conto della pericolosa agitazione che vi produrrà il mare di scirocco e delle condizioni in cui vi si troveranno le navi ancorate.

Nè è a lusingarsi che del temporaneo soggiorno di navi in rada si possa fare a meno; mentre dovranno necessariamente fruirne le navi in arrivo di notte e quelle che giunte in gruppo contemporaneamente o quasi, dovranno attendere il loro turno di entrata ai bacini interni, necessariamente lento.

Le manovre di accesso dalla rada ai vari bacini, nonchè quelle di ritorno, sono rese difficili dai molti passaggi in curva e dalla brevità dei raggi di evoluzione richiesti; onde si può prevedere che l'aiuto di rimorchiatori nelle accostate sarà reso necessario anche per bastimenti di lunghezza inferiore alla media.

La comunicazione fra la rada e il bacino C è fatta in curva ristretta, destinata a rendere particolarmente difficile l'incanalarvi, senza troppo frequenti pericoli, le due correnti dei bastimenti che entrano od escono dal Porto.

Ma particolarmente malagevole sarà reso il traffico col bacino A, date le dimensioni del bacino B per mezzo del quale vi si accede. Tenuto conto che è nel primo di questi due che si farà l'imbarco e sbarco dei passeggieri, e quindi il movimento dei piroscafi postali e di quelli di cabotaggio, è facile rendersi conto degli inconvenienti che sorgeranno, quando si osservi che nel bacino o canale B non potranno immettersi ad un tempo, e in senso opposto, due piroscafi, di ordinarie dimensioni.

Esso risulterà assolutamente insufficiente ad incanalare i galleggianti che ne avranno bisogno, anche senza tener conto della sua temporanea chiusura, nel caso di passaggi di treni sul ponte girevole che lo attraversa.

Progetto della Sotto-Commissione. — La Sotto Commissione Tecnica nel delineare il proprio progetto, pur tenendo gran conto delle caratteristiche essenziali dei due piani precedentemente accennati, ha procurato di evitare gli inconvenienti in essi rilevati in varia misura.

In questo progetto la manovra di accesso alle varie banchine si presenta senza difficoltà e può essere compiuta con tutta sicurezza nel doppio senso di arrivo o di partenza, da qualuque piroscafo padrone dei proprii mezzi di evoluzione.

L'accesso al ponte dei passeggeri, o Federico Guglielmo, nonchè quello a tutti gli sporgenti posti a levante dell'Andrea Doria, questo compreso, si presenta pure assai facilitato e migliorato di fronte alla manovra che si richiede attualmente.

Gli inconvenienti ed i pericoli che si hanno ora per la rapida ed ampia accostata che è necessario compiere sull'estremità del Molo Vecchio sono eliminati; giacchè una rotta rettilinea conduce la nave dal mare aperto sino al fondo del Porto, e viceversa; staccandosi dalla quale, con diametri di evoluzione di 700 metri ed accostate solo di 48° essa può recarsi ad ormeggiarsi dovunque nei nuovi grandi bacini progettati.

L'unico punto relativamente ristretto della zona rettilinea da percorrersi dalla Navigazione per entrare e sortire è quello compreso fra l'estremità del Molo Vecchio accorciato e il ponte Biagio Assereto prolungato.

Tale passaggio però non arriva a 150 metri di lunghezza, mentre ne ha 100 di larghezza; è posto in punto di acque tranquille e non offre quindi nessuna difficoltà ad essere attraversato, senza aiuto di cime o di rimorchiatori, anche da due fra le più grosse navi moderne ad un tempo e in senso opposto.

L'aumento di calate fatto a detrimento dello specchio acqueo esistente non mancherebbe di cagionare la maggiore agitazione preveduta nel caso di attuazione di qualsiasi dei due progetti sopra citati, se non si fosse pensato a proteggersi dal mare di fuori, e la Sotto-Commissione non ha esitato a provvedersi col progettato Molo impostato alla Strega.

I vantaggi che risulteranno dalla sua costruzione sono evidenti, nel doppio intento di procurare al Porto una rada sicura, ed alle banchine poste nei vari suoi punti la tranquillità occorrente per potervisi mantenere ormeggiati e continuarvi le operazioni commerciali con ogni tempo.

L'asse della nuova bocca esterna del Porto così progettata corre nord-sud, onde essa potrà essere facilmente praticata anche con tempi forzati, sia da sud-est che da sud-ovest, dai bastimenti provenienti da fuori, con mare che al massimo sarà al *Giardinetto*, se si proporranno di attraversarla normalmente, o con mare in fil di ruota, o quasi, per poco che la attraversino con inclinazione corrispondente al suo asse.

Le esigenze dei moderni Porti commerciali, quando praticati su coste esposte a forti mareggiate, richiederebbero bocca aperta al più grosso mare di traversia, per poter essere attraversata rapidamente dalle navi in ogni tempo; stretta quanto è possibile compatibilmente colla sicurezza della navigazione, onde introdurre nel bacino interno la minor quantità di mare possibile.

Il più grosso mare cui è esposto il Porto di Genova è quello di sud-ovest e precisamente di sud-sud-ovest, senza che perciò sia da trascurarsi, per durata se non per violenza, quello di sud-est.

L'orientamento stabilito per la bocca progettata sembra dunque soddisfare alla doppia esigenza dei venti più temibili per mare prodotto, nel Porto di Genova.

La costiera, aspramente frastagliata con insenature e sporgenze, alternate con bassi fondi e brevi tratti di spiaggia a naturale pendio che fronteggia la bocca, la forma allargata della nuova rada sono efficaci coefficienti di riduzione delle onde che attraverso alla nuova bocca si apriranno la via nelle più grandi mareggiate.

L'ampiezza progettata in 300 metri sembra essere sufficiente per garantire sicurezza di manovra alla moderna navigazione in ogni circostanza. Di ciò non vi è dubbio con tempi del secondo quadrante, e nemmeno può sorgerne apparentemente nel caso di fortunali, per quanto rari, violenti e degni della massima attenzione, dal terzo.

La manovra di entrata non potrà essere disturbata dalla presenza del nuovo Molo; giacchè il bastimento in arrivo, interessato a non presentare il traverso al mare, stringerà, per quanto lo stato del tempo glielo permetterà, l'estremità del Molo Galliera, onde prenderne il ridosso tosto iniziata la sua accostata.

Nemmeno è a temere che con mare eccessivamente grosso da libeccio possa formarsi sulla nuova bocca, per troppa sua ristrettezza, un'agitazione pericolosa pel buon governo delle navi in arrivo; poichè con la direzione data all'ultimo tratto del Molo del Bisagno, le onde da libeccio tenderanno a scorrere lungo il Molo per andare ad infrangersi sulla costiera della Strega e sulla spiaggia della Foce.

Le navi quindi imboccando con grosso mare da libeccio la nuova entrata del porto potranno sempre attraversarla colla velocità necessaria alla loro sicurezza, avendo a dritta e a sinistra spazio sufficiente per smorzarla, qualunque sia il vento, ed ancoraggio sicuro.

In ogni modo, dovendosi necessariamente sviluppare la costruzione del Nuovo Molo dalla sua radice impostata a terra, se ne vedranno gli effetti di mano in mano che essa procederà; e quando l'esperienza, che se ne verrà facendo, consigliasse di diminuire alquanto la bocca progettata, nulla impedirà di farlo, accrescendo l'avanzata anche fino a ridurre la bocca a m. 200.

Non sarà per questo meno sicura la tranquillità dei bacini interni, per poco che si consideri che la riduzione della bocca, l'abolizione dell'attuale imbuto che si convoglia all'interno il mare agitato, l'aumento di area protetta, la forma allargata per rispetto alla direzione del mare, tutto contribuisce ad assicurare al Porto trasformato quella efficacia riduttrice delle onde che attualmente gli manca.

Frattanto la Sotto-Commissione è di parere che un segnale galleggiante luminoso debba essere situato nel punto che dovrà essere occupato dall'estremità del Nuovo Molo quale è progettato, con invito alla navigazione di mantenersi fra esso e l'estremità del Molo Galliera sia nell'atto di entrata che di uscita dal Porto con ogni tempo.

Il fanale della Scuola o Stella, oramai inutile, dovrà essere contemporaneamente abolito.

Sarà facile così raccogliere elementi statistici utilissimi per giudicare praticamente della nuova condizione di cose determinata dalla costruzione del Nuovo Molo del Bisagno.

Applicando le formule in uso all'esame dell'effetto che la nuova bocca, quando fosse tenuta ad una media larghezza di 250 ml. opererebbe sulla tranquillità delle acque, si trova che:

1) le onde da libeccio alte m. 7, espandendosi attorno alla punta del Molo Galliera, hanno attualmente alla punta del Molo Giano un'altezza di m. 4, mentre col nuovo Molo del Bisagno saranno ridotte a m. 1,55 circa;

2) le onde da mezzogiorno, alte m. 6 circa, hanno ora al Molo Giano altezza da 3 a 4 metri, mentre col futuro Molo saranno ridotte a m. 1,50.

Queste mareggiate però avvengono di rado e quando ora hanno luogo provocano sospensione di traffico nell'avamporto e talora, specialmente se durano qualche tempo, anche nel porto interno;

3) le onde da scirocco, le più frequenti, mentre ora alla punta del Molo Giano sono alte da m. 2,50 a 3, non avranno più che un'altezza da m. 0,35 a 0,42; alla punta del Molo Nuovo, mentre ora sono alte m. 2, non saranno più alte che m. 0,27 circa.

Questi risultati, pur non potendosi ritenere rigorosamente esatti, perchè dedotti con formole empiriche, servono però a dare un'idea del vantaggioso effetto che i lavori che si propongono apporteranno alla tranquillità degli specchi acquei.

La profondità d'acqua lungo il nuovo Molo, che noi proponiamo senz'altro di costruire, si mantiene in limiti moderati, non arrivando che ad un massimo di m. 20 circa sull'asse della scogliera d'imbasamento; mentre per lungo tratto non sorpassa i m. 9. Se si considera poi che non deve andare soggetto ad eccessivi sforzi, perchè prende di punta le onde di libeccio, che sono le più forti, le quali non avrebbero quindi presa sul Molo, si comprende come una costruzione di dimensioni ridotte e non molto elevata può bastare all'uopo, riducendo così il suo costo in limiti assai moderati, come si vedrà in appresso.

Non ci illudiamo al punto di ritenere che questa nostra proposta venga accettata senza dar luogo a discussioni e, forse, a polemiche; riteniamo tuttavia che la Commissione, ponderata seriamente la cosa, vorrà convincersi della necessità di adottare il provvedimento da noi proposto, anche perchè si verrà con tale costruzione a dotare il Porto di Genova di un nuovo grande bacino, che aumenta lo specchio acqueo di ettari 54, ciò che compensa i 41 ettari che si occupano colle nuove opere da noi proposte, ed a ridosso del nuovo potrà trovare sicuro ancoraggio qualsiasi nave, rendendosi così disponibile l'interno del Molo Giano.

VII **Provvedimenti ferroviari.** — a) *Sviluppo e disposizione dei binari.* — Il progetto compilato dalla Sotto-Commissione prevede uno sviluppo utile di banchine di 14,300 ml., dei quali 10,500 almeno sono serviti da binari Sulle calate e sui ponti potranno essere collocati 68,500 ml. di binari, compresi quelli esistenti, senz'intralciare le operazioni del commercio, senza sopprimere aree di deposito e senza impedire l'impianto di ampie strade carraie d'accesso a tutte le calate utili.

Con tali disposizioni si potè giungere a dare ai binari uno sviluppo pari a 6.57 volte quello delle sponde servite dalla ferrovia, dei quali i 4|5, cioè 5.25 volte lo sviluppo delle calate, sono binari utilizzabili per depositi di carri, formazione di treni, e pel carico all'infuori delle linee di transito e di manovra. Tale sviluppo non è certamente rilevante, ma si può asserire che basterà al bisogno, avendosi potuto disporre una maggior quantità di binari sulle calate occidentali, che sono quelle dalle quali si prevede di trarre il rendimento maggiore. Ad ogni modo, è fuor di dubbio che dai binari previsti sulle calate si potrà ritrarre un utile più rilevante, per la prontezza del ritiro dei carri dalle sponde e pel loro invio ai binari di formazione di treni, di quello che sarebbe stato possibile di ottenere da un parco sussidiario distante dal Porto.

La condizione d'impianto desiderata dal signor Lampugnani, capo del movimento e traffico della rete Mediterranea, d'avere cioè nel Porto i binari necessari e sufficienti a contenere i vagoni occorrenti a due giorni di lavoro, si può ritenere soddisfatta. Il movimento complessivo, arrivi e partenze, delle merci che si prevede nel 1913 è di tonnellate 4,550,000, corrispondenti a 490,000 carri carichi di 9.3 tonn. (carico medio verificatosi di solito a Genova). Ogni giorno lavorativo avremo un movimento di 1815 carri occupanti circa 18,150 ml. di estesa di sponda. Ricordando che la fronte di banchine servita dalla ferrovia è di metri lineari 10,500, ne consegue che si dovrà fare ogni giorno 1.73 ricambi, in media, del materiale sotto carico. Tale ricambio, nelle giornate di massimo lavoro, salirà anche a 2.07. La condizione voluta dal signor Lampugnani esige

che lo sviluppo utile sia di ($2 \times 2.07 =$) 4.14 quello delle sponde di binari, ed abbiamo veduto che tale rapporto è alquanto superiore, cioè è di 5.25, ciò che permette di tener conto anche del carico dei depositi ai vagoni che simultaneamente a quello di sbarco occorre alle volte di fare, in aumento del carico medio.

Se passiamo ora ad esaminare anche un caso particolare, quale è appunto il P. Caracciolo, che è fra quelli che ci forniranno il maggior lavoro, osserviamo come su di esso si hanno disponibili 13 binari per due accosti, e quindi il ponte può servire a ricoverare 6.50 carri per accosto, ossia 3.25 corrispondenti al lavoro di una giornata, ed altri 3.25 carri pel lavoro della seconda giornata. Considerando sempre che un carro, come generalmente si ammette, occupi 10 ml. di sponda, in base al carico medio di tonnellate 9.3 per carro, si può quindi provvedere al ricovero del materiale desiderato dal comm. Lampugnani su questo ponte, anche quando il rendimento giornaliero per metro lineare di sponda sale a tonn. 3.020, corrispondente ad un lavoro normale annuo di 815 tonn., che è superiore dell'8 per cento a quello medio assegnato allo scarico del carbone.

Le disposizioni date ai binari che debbono servire le nuove calate ed i nuovi ponti sporgenti progettati dalla Sotto-Commissione, hanno di mira non solamente di fornire uno sviluppo di linea sufficiente al ricovero del materiale vuoto e di quello caricato, ma bensì anche di facilitare in vicinanza alle fronti di carico la formazione dei treni, che dal Porto possono recarsi a destinazione senza dover subire nuove operazioni di manovra a Sampierdarena ed a S. Bovo. Tale condizione di servizio avrà per risultato di migliorare l'utilizzazione dei carri, i quali, non essendo trattenuti ad ogni viaggio per parti di giornate nelle anzidette stazioni, come ora si verifica, potranno annualmente servire ad un maggior numero di viaggi.

Il Molo Nuovo avrà due fasci di binari sufficienti a comporre treni col materiale caricato dalle fronti esterne ed interne del detto Molo e su quelle Galliera.

Parimenti i ponti Caracciolo, Assereto e Colombo saranno muniti ciascuno di binari, in numero sufficiente a ricevere il materiale vuoto occorrente alle loro fronti di carico, nonchè a formare treni per le principali destinazioni coi carri caricati sugli stessi ponti. In altri termini, tanto al Molo Nuovo, come ai ponti ricordati, si avranno stazioni indipendenti l'una dall'altra, dalle quali i treni potranno partire e sulle quali dovranno arrivare, senza che l'esercizio dell'una sia d'incaglio a quello delle altre. Anche ai ponti Caracciolo, Sapri e Colombo potrà adunque essere esteso l'ordinamento che ora, solamente però per alcune poche destinazioni, serve a regolare l'esercizio autonomo delle stazioni di S. Benigno e di S. Limbania. Le principali destinazioni che dovranno essere servite dai treni in partenza direttamente dagli scali marittimi sono 7, ed i binari centrali forniti alle dette stazioni sono in numero sufficiente per ottenere l'attuazione di tale programma di servizio.

Sul ponte Colombo i binari centrali vennero tenuti separati da quelli laterali ai magazzini ed alle tettoie a mezzo di una cancellata formante chiusura doganale. Si ottenne così l'isolamento della parte del ponte dove si operano le manovre per la formazione dei treni e dove i carri debbono esser liberi da ogni vincolo doganale, dalle aree in immediato contatto colle banchine. Nella cancellata furono previsti i necessari varchi doganali, ai quali fanno capo le traversate percorse dai vagoni caricati sulle sponde e lungo i magazzini, che vengono avviati ai binari centrali. I necessari bilici completeranno i varchi, i quali saranno fiancheggiati, come è d'uso, da ampi casotti per gli uffici doganali e ferroviari.

Le traversate che si stendono da una sponda all'altra dei ponti potranno esser costituite sia da piattaforme che da carrelli a cavalli a vapore od elettrici, secondo che l'esperienza avrà consigliata l'adozione dell'uno o dell'altro sistema. Nel preventivo di spesa si tenne conto dell'impianto di piattaforme, perchè, questo essendo il sistema più costoso, si volle impegnare i fondi sufficienti anche per l'impianto degli altri mezzi.

Il piano (allegato *B*) alla presente Relazione mostra come siasi provveduto sui Moli più lunghi anche alle necessarie comunicazioni con scambi e curve di raccordo fra i binari di sponda e quelli centrali, per rendere più sollecite le manovre occorrenti al ricambio dei carri, che non debbono passare uno ad uno sui pesi a bilico.

Tutti gli anzidetti ponti o moli sono poi collegati, a mezzo delle attuali gallerie della Sanità e di S. Benigno, al viadotto di Sampierdarena (dovendosi ormai ritenere come assicurato il rialzo della linea della Coscia) ed alla ferrovia a cavalli di Sampierdarena, e, colle nuove gallerie attraverso alla cava della Chiappella, questi ponti e moli sono pure allacciati alla nuova linea di comunicazione diretta alle ferrovie dei Giovi, della qual linea discorreremo più avanti. Quanto al ponte Cristoforo Colombo, resta inteso che fino a tanto che non sarà costrutto il nuovo allacciamento, esso continuerà ad essere collegato, come al presente, colla galleria S. Lazzaro.

Per quanto riguarda le rimanenti calate orientali, non si sono potute progettare sostanziali variazioni all'ordinamento attuale dei binari.

Alla stazione di piazza Caricamento vennero allacciati vari binari preveduti necessari al servizio del Molo Vecchio. Tale impianto ferroviario fu tenuto entro limiti assai ristretti, sapendosi fin d'ora che colla destinazione assegnata al detto Molo, si verificherà poco movimento ferroviario in quella località. Se questa previsione non dovesse avverarsi, occorreranno altri provvedimenti per condurre i carri al Molo Vecchio in sussidio allo scarso transito che piazza Caricamento può permettere, senza diminuire il rendimento dei ponti che stanno di fronte a quella stazione.

La stazione di S. Limbania, in virtù della nuova sistemazione progettata, non dovrà più servire pei carri occorrenti al ponte Colombo.

Questa stazione diverrà così capace di un maggior aiuto al servizio che si dovrà svolgere sulle calate orientali e si potrà in tal guisa ovviare al mancato aumento di binari in questa parte del Porto. La detta stazione potrà formare treni per la destinazione sovraccennata ed avviarli ai Giovi tanto per la galleria di S. Lazzaro, come fa ora, che per mezzo della nuova comunicazione diretta, alla quale si è accennato.

b) *Linee di comunicazione col Porto.* — Il movimento ferroviario in partenza dal Porto, preveduto pel 1913, ascende a tonn. 4,120,000, con aumento quindi del 78.5 0|0 su quello verificatosi nel 1893, che fu di tonn. 2,300,000.

Sono adunque 450,000 carri, da tonn. 9.3 caduno, che annualmente partiranno dal Porto alla fine del ventennio. Nelle giornate di maggior lavoro tale numero dei carri in partenza salirà anche a 2000.

Se ammettiamo che anche per l'avvenire la ripartizione del traffico sulle linee che fanno capo a Genova abbia a mantenersi quale fu trovato pel 1893, cioè:

4 0|0 alla linea di Levante;
7 » » di Busalla;
9 » » di Ponente;
10 » alle fermate di S. P. Arena;
70 » a Novi ed oltre;

risulta che giornalmente usciranno dal Porto:

1400 carri per Novi ed oltre con 47 treni;
180 » per la linea di Ponente con 4 treni;
200 » per le fermate di S. P. Arena con 8 treni;
80 » per la linea di Levante con 2 treni;
140 » per Busalla con 4 treni.

(*Continua*).

LE FERROVIE DELLO STATO PRUSSIANO

La rete dello Stato prussiano comprende circa 27,000 chilometri di linee; i suoi prodotti superano un miliardo di franchi e procurano allo Stato un utile netto di circa 500 milioni di franchi. La discussione del bilancio di una amministrazione così importante non può dunque mancare di presentare un grande interesse e non stupisce che la Camera dei Deputati vi abbia consacrato quattro sedute.

Il ministro Thielen si presentava davanti alla Camera in eccellenti condizioni. L'esercizio 1894-95 ha dato una eccedenza di prodotti di 45 milioni di franchi sulle previsioni del bilancio, e questa eccedenza sarà probabilmente superata nell'esercizio 1895-96; nondimeno nel bilancio del 1896-97 i prodotti non sono previsti che per 1275 milioni, cioè 50 milioni soltanto più che nel 1895-96.

Malgrado l'aumento assai sensibile dei prodotti, le spese si poterono ridurre, dimodochè il coefficiente di esercizio è passato da 65 0[0 nel 1891-92 a 56.49 0[0 nel 1895 96. Il Ministro doveva adunque rendere omaggio all'abilità dell'amministrazione, alla devozione del personale, tanto più che questi risultati sono stati ottenuti, affermò egli, senza nulla trascurare di ciò che era necessario « per il mantenimento e completare le installazioni ed il materiale, in modo di restare all'altezza delle esigenze del traffico, assicurando la regolarità e la sicurezza dell'esercizio ».

Agli oppositori che vorrebbero una diminuzione delle tariffe viaggiatori, il Ministro risponde che il bisogno di questa riduzione non è sentito. Riconosce d'altronde che le tariffe attuali sono complicate e che converrà pensare ad una tariffazione più semplice e più uniforme, ma è questa una riforma che non saprebbe realizzare che simultaneamente con una riduzione, ciò che lo obbliga ad aggiornarla. Per le tariffe delle merci, il Ministro si contenta di fare qualche vaga promessa. Egli si domanda se la riduzione chiesta da qualcuno è poi veramente necessaria. Per ciò che concerne i salari, il Ministro si scagiona dall'accusa di dimenticare gli agenti e dimostra che in dieci anni una somma di 50 milioni di franchi è stata destinata a migliorare le condizioni del personale. Porta, del resto, la questione sopra un terreno solido, dichiarando: « Noi non vogliamo dar meno, ma non possiamo dare di più di quanto l'industria privata dà ai lavoratori ».

Il Governo non è quel cattivo padrone che si vuol far credere, e risulta dai documenti statistici che il salario annuale medio degli operai è passato da 1,032 franchi nel 1887 a 1,295 nel 1894.

Il Ministro s'impegna d'altronde a presentare ciascun anno al Parlamento un rapporto speciale sul personale. Espone, per ciò che riguarda il riposo festivo, che attualmente 25,239 nuovi agenti ne approfittano. La regola a questo riguardo è che ciascun agente deve essere libero un giorno per settimana, di preferenza la domenica.

In ogni caso, ogni agente deve essere libero una domenica sopra due, quando le circostanze lo permettono, od almeno una domenica su tre.

Dal punto di vista dell'esercizio, il Governo è d'avviso che vi sono troppe classi per i viaggiatori e che sarebbe bene che fossero soltanto tre od anche due come in Inghilterra.

Il numero dei viaggiatori trasportati è stato, nel 1894-95, di 361 milioni (348 nel 1893-94, 325 nel 1892-93), che si ripartiscono così fra le diverse classi:

1ª classe.	0.33
2ª »	10.34
3ª »	50.63
4ª »	37.17
Militari	1.53
	100. »

In media, soltanto il 26,65 0[0 dei posti sono utilizzati.

Il Ministro, infine, fa notare che le ferrovie favoriscono la produzione nazionale, che fornisce loro tutte le rotaie; spiega a questo riguardo che bisogna procedere con saggezza per assicurare alle officine un lavoro regolare, ed afferma, fra gli applausi, che le ferrovie dello Stato ricorsero completamente all'industria nazionale per il mantenimento e la rinnovazione del suo materiale.

La Prussia resta tuttavia tributaria dell'Austria per le traverse in legno e dell'Inghilterra per una parte del suo carbone, ma delle riduzioni sono state consentite per i carboni dell'Alta Slesia, che permetteranno a questi di lottare con vantaggio contro i carboni inglesi.

INFORMAZIONI PARTICOLARI
DEL *MONITORE*

Il patrimonio della Cassa Pensioni della Mediterranea.

Il Comitato della Cassa Pensioni delle Ferrovie del Mediterraneo in una recente seduta straordinaria ha deliberato di procedere alla vendita di tutte le Obbligazioni del Sud dell'Austria, che facevano parte del patrimonio di quel sodalizio, e di adoperarne il ricavo per l'acquisto di una somma corrispondente del nuovo titolo di rendita 4 1[2 0[0 ora emesso dallo Stato italiano.

È con vera soddisfazione che annunciamo questa operazione, la quale, senza menomare la sicurezza dell'impiego dei fondi della Cassa Pensioni, ha assicurato al Sodalizio il vantaggio di aumentare i redditi di circa 40,000 lire annue.

><

Provvedimenti pel Porto di Genova.

A complemento della notizia pubblicata nel numero precedente, circa la visita fatta dall'on. Demartino, Sottosegretario di Stato dei Lavori Pubblici, al Porto di Genova, sappiamo che essa durò tre giorni durante i quali l'on. Demartino visitò tutte le parti del Porto, per formarsi un concetto chiaro delle condizioni attuali, dei bisogni del commercio, e della opportunità delle opere proposte dalla Commissione presieduta dall'on. Senatore Gadda.

Il Sottosegretario di Stato, avendo voluto di persona verificare lo stato del Porto, ed essere accompagnato nella sua ispezione dal prefato Presidente, dagli Ingegneri Zainy ed Oliva, dal comm. Lampugnani e da altri membri della Commissione ha provato che il Ministero intende risolvere il problema, apprszzando altamente il lavoro che con tanta diligenza e perizia fu compiuto dalla Commissione.

><

Sappiamo che la Camera di Commercio di Genova, prendendo argomento dagli studi del Ministero dei Lavori Pubblici per l'applicazione di una tariffa riguardante la concessione dell'uso di vagoni privati per il trasporto delle merci in ferrovia, che essa considera assai proficua nell'interesse del commercio, come un correttivo alla deficienza saltuaria del materiale mobile ferroviario, ma che non ritiene preferibile ad un servizio regolare da parte delle Società esercenti con materiale proprio, ha espresso voto perchè la nuova tariffa sia studiata in relazione alle speciali condizioni delle località ove i vagoni privati hanno da essere adoperati. E parlando del Porto di Genova, trova essere indispensabile che si tenga conto della ristrettezza degli spazi delle calate, della insufficienza dei binari di manovra che già si lamenta, e di ogni altro imbarazzo tecnico che può inceppare il regolare servizio. La predetta Camera, in sostanza, raccomanda affinchè da una concessione che ha per unico scopo di sollevare il commercio dalle strettezze di un insufficiente servizio ferroviario, non solo non

si riesca, per avventura a ricavarne alcun effetto, ma si abbia invece a risentirsene un risultato affatto opposto. E pertanto la predetta Camera, ritenuta la opportunità di esaminare la questione nel molteplice suo aspetto, esprime l'avviso che sia utile ad una definitiva decisione, il promuovere sull'interessante argomento il parere della Commissione permanente che ha appunto per sua funzione la tutela di tutto ciò che può essere di interesse dei servizi del porto di Genova.

><

Per il servizio ferroviario di Milano.

Sappiamo che il Presidente della Camera di Commercio ed Arti di Milano ha raccomandato a S. E. il Ministro dei Lavori Pubblici una deliberazione presa dal Consiglio della Camera stessa, colla quale si rinnovano al Governo le più vive premure affinchè vengano esauditi nel più breve termine i voti del commercio milanese sul riordinamento dei servizi ferroviari nella città, e sulla costruzione del doppio binario sulle linee Monza-Camerlata, e Rho-Gallarate.

><

Ferrovia Saluzzo-Cuneo.

(*Collaudo definitivo della linea*).

Mercoledì scorso, 15, si è proceduto al collaudo definitivo della linea Cuneo-Saluzzo. Il Governo era rappresentato dall' Ispettore Superiore comm. Bussi e dagli ingegneri Tara, Pullino e Villanis. Per la Società del Mediterraneo sono intervenuti gl'ingegneri Parodi, Rosmini e Finardi. Il risultato della visita è stato soddisfacente.

><

Ferrovia della Valsugana.

Riceviamo da Rovereto le seguenti notizie sulla ferrovia della Valsugana, prossima ad essere inaugurata:

Il giorno 9 corr. la locomotiva ha percorso per la prima volta il tronco Trento-Pergine ed il giorno 11 si è portata fino al confine presso Tezze. Nessun inconveniente si è verificato. Si ebbero accoglienze festose da parte delle autorità e delle popolazioni, specialmente a Pergine, Levico e Borgo.

In settimana avranno luogo le prove statiche e dinamiche dei ponti in ferro ed il giorno 20 la Commissione governativa per il collaudo dirà se si potrà inaugurare la linea il giorno 26 corr., ed aprirla al pubblico esercizio il 27.

Giornalmente intanto han luogo treni materiali per trasporto e distribuzione del personale per l'esercizio lungo la linea e di quanto occorre al servizio del movimento e traffico nelle stazioni.

La linea verrà esercitata dalle Ferrovie dello Stato.

><

Il carico nel Porto di Genova.

Diamo nel seguente prospetto il paragone fra il carico effettuato durante i mesi di marzo 1895 e 1896, negli scali di Genova.

	Marzo 1895	Marzo 1896	Differenza
Giorni lavorativi . . .	26	26	—
Carri caricati a San Benigno	10,898	14,238	+ 3,340
Media del carico giornaliero a S. Benigno	422	547	+ 125
Carico totale agli scali di Genova	21,426	23,917	+ 2,491
Media del carico giornaliero complessivo agli scali di Genova	824	920	+ 96

><

Ferrovia del Gottardo.

(*Nomine nel Consiglio d'Amministrazione*).

Il Consiglio federale svizzero nominò membri del Consiglio d'Amministrazione della ferrovia del Gottardo per l'Italia il comm. Allievi, senatore (Roma) e il commendatore Massa, direttore generale della rete Mediterranea (Milano).

Per la Germania, Kinel e Neumann, consiglieri intimi (Berlino) ed altri membri per la Svizzera.

><

Ferrovia Sicula Occidentale.

(*Progetto di lavori*).

La Direzione della Ferrovia Sicula-Occidentale Palermo-Marsala-Trapani in vista del cresciuto traffico della stazione di Partinico, specialmente in quanto riflette il trasporto dei vini, per il che sono resi insufficienti gli attuali piani caricatori di quella stazione, ha sottoposto alla approvazione governativa il progetto dei lavori occorrenti per provvedere al prolungamento, tanto del piano caricatore che è dal lato Palermo del magazzino merci a piccola velocità, come altresì dell'altro piano caricatore che è dal lato di Trapani del magazzino merci suddetto. Il progetto considera anche l'impianto di un nuovo binario morto, nonchè la costruzione del recinto murato di quella parte della stazione dove esercitasi il traffico della piccola velocità.

La Direzione predetta, considerato che l'attuale magazzino merci a piccola velocità nella stazione di Castelvetrano, è reso insufficiente in causa del rilevante traffico che alla stazione medesima si fa di sommacchi, frumenti ed altri generi che abbisognano di essere garantiti dalle intemperie, ha presentato all'approvazione superiore il progetto di ampliare il magazzino stesso prolungandolo di altri m. 25.50, per modo che la sua lunghezza totale, ora per tre vagoni, corrisponda a sei. Il progetto considera inoltre lo spostamento dei due scambi che uniscono il binario del magazzino all'altro binario laterale morto della piccola velocità.

><

Per gli orari sulle linee Valtellinesi.

Ci informano da Sondrio che quella Amministrazione Provinciale ha interessato il Ministero dei Lavori Pubblici a voler provvedere ad un miglioramento degli orari dei treni passeggeri sulle linee Valtellinesi.

Si lamenta la lunga fermata a Colico (3 ore) che qualche treno della linea Sondrio-Chiavenna, deve fare per proseguire su Chiavenna. Si lamenta del pari la perdita di tempo, di circa tre ore a Lecco, per chi dalla Valtellina vuol proseguire per Bergamo, Brescia e pel Veneto, mentre con un lieve ritardo nella partenza da Lecco di un treno che move da quella stazione poco prima dell'arrivo del treno Valtellinese, si soddisferebbe ai desideri degli interessati.

Si nota altresì che la prima posta di allacciamento con Milano e con le grandi reti, non può essere distribuita a Sondrio, dove giunge alle 14.30, che alle ore 15 impedendo così che si possa rispondere in giornata alle lettere urgenti.

><

Ferrovie dell'Adriatico.

(*Gara aggiudicata*).

Il giorno 6 del corrente mese, in Ancona, presso la Direzione dei Lavori per le Strade Ferrate Meridionali ebbe luogo la gara per l'appalto a licitazione privata dei lavori relativi alla costruzione di una galleria artificiale

nella trincea Salice, lungo la ferrovia da Faenza a Firenze; pei quali è preventivata la spesa di L. 101,600. Alla gara vennero invitate N. 33 Ditte, delle quali 33, hanno presentato offerta di ribasso, rimanendo aggiudicatoria provvisoria la Ditta Mongardi Giovanni col ribasso del 29.50 per cento sui prezzi della tariffa.

(*Progetto di orario*).

La Direzione Generale delle Strade Ferrate Meridionali ha presentato al Ministero dei Lavori Pubblici il progetto di modificazione all'orario generale dei treni, e colla occasione ha determinato di far luogo alla rinnovazione generale dell'orario, stabilendone la attivazione alla data del 1° giugno 1896 da cui andrà in vigore l'orario estivo delle linee affluenti ai laghi della Lombardia. Le modificazioni proposte comprendono non solo il riordinamento dell'orario dei treni direttissimi e diretti fra Milano e Roma; ma anche quello dell'orario di molte altre linee della Rete. Si abbrevia la percorrenza del direttissimo N. 1 Milano-Roma, riducendone la durata, per l'intero viaggio a 12 ore. Con ciò l'arrivo del treno a Roma avverrà in ora più conveniente e sarà così anche assicurata la coincidenza col treno mediterraneo N. 241 per Napoli. Si abbrevia anche la percorrenza del direttissimo N. 2, riducendola a 12 ore e 20 minuti, compresa la fermata a Bologna pel pranzo. Pei diretti 5, 6, 7 e 8 si mantiene invariata l'attuale durata del viaggio; se ne riordina però l'orario e si regolarizzano nuove fermate. In dipendenza delle variazioni nell'orario dei treni direttissimi e diretti sulla linea Milano-Roma, sono necessarie diverse modificazioni degli altri treni viaggiatori sulla linea stessa.

Altre modificazioni riguardano l'orario dei treni sulle seguenti linee: Livorno-Pistoia, Terontola-Foligno, Attigliano-Viterbo, Milano-Venezia, Casana-Venezia, Pontebbo-Venezia, Spilimbergo-Casana, Venezia-Bologna, Verona-Rovigo, Ala-Verona, Verona-Modena, Parrà-Mantova-Monselice, Rovigo-Chioggia, Bologna-Gallipoli, Castelbolognese-Ravenna, Ferrara-Rimini, Lavezzola-Lugo, Faenza-Firenze, Ancona-Roma, Portocivitanova-Fabriano, San Benedetto-Ascoli Piceno, Giulianova-Teramo, Castellamare Adriatico-Roma.

(***Progetti, preventivi, ecc., presentati all'approvazione governativa***).

L'Amministrazione delle Strade Ferrate Meridionali ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici:

1. La proposta per la sostituzione di una piattaforma di m. 4.50 ad altra di m. 4 di diametro sui binari dello scalo merci a grande velocità della *stazione centrale di Venezia*. Spesa occorrente L. 500;

2. La proposta per la sostituzione di fasci di rotaie alla travata metallica in opera al ponticello retto, di luce m. 1, al chilometro 206.293 da Bologna della linea *Bologna-Otranto;*

3. La nuova proposta per la costruzione di una briglia attraverso al torrente Cervaro al chilometro 55.011.45, della linea *Foggia-Napoli*, con annesso preventivo di spesa di L. 9200. Alla esecuzione delle opere si provvederà mediante appalto a licitazione privata. L'approvazione del progetto dovrebbe valere anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le espropriazioni occorrenti;

4. La proposta dei lavori occorrenti per provvedere al consolidamento del ponte e travata metallica sul Rio Fiumetto al chilometro 1.683.75, della linea *Mestre-San Donà-Portogruaro*. La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 7300;

5. Un nuovo progetto per la sostituzione di N. 11 lungherine lesionate con altre nuove, e per la sistemazione dell'armamento sulla travata metallica in opera al ponte sul fiume Bacchiglione al chilometro 4.640.90-4.704.65 da Padova della linea *Padova-Pontelagoscuro*. La spesa preventivata per la esecuzione delle opere ammonta a L. 12,000;

6. La proposta per il rifacimento in acciaio di metri 10,176 di binario in ferro, modello meridionale, fra i chilometri 1.540.40 e 11.716.12, della linea *Pescara-Aquila-Terni*. La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 58,000 per lavori ed a L, 174,486.75 per materiale metallico di armamento. Alla esecuzione delle opere si propone di provvedere in economia.

><

Ferrovie del Mediterraneo

(***Progetti, preventivi, ecc. presentati all'approvazione governativa***).

L'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha sottoposto alla approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici:

1. Il progetto di lavori di ampliamento del fabbricato viaggiatori della fermata di Bettola-Valduggia lungo la ferrovia *da Novara a Varallo*, con annesso preventivo di spesa di L. 2600;

2. Il preventivo della spesa di L. 1950 occorrente per provvedere alla esecuzione di lavori di consolidamento di una frana a sinistra della ferrovia dal chilom. 119.673 al chilometro 119.697, fra le stazioni di Poficastro e di Ceprano, lungo la ferrovia *da Roma a Napoli;*

3. La proposta per l'applicazione delle piastrelle d'appoggio a tutti i traversi del tronco da Filattiera a Pontremoli, nella linea *Parma-Spezia*, con annesso preventivo di spesa di L. 5145;

4. Il progetto per la costruzione di forni isolati nelle stazioni di Rosarno e di Nicotera, lungo la ferrovia *da Reggio a Castrocucco*. La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 610;

5. Il progetto di rialzo dell'argine contenitore sinistro e del muro di difesa del torrente Turbolo al chilometro 40.407, tra le stazioni di Mongrassano-Cervicati e di Torano Lattarico, nella linea *da Sibari a Cosenza*. Spesa occorrente L. 5000;

6. Il preventivo della spesa di L. 2150 per riparazione dei danni prodotti dal nubifragio del 2 e 3 ottobre 1895 fra le stazioni di Laigueglia e di San Lorenzo, nella linea *Sampierdarena-Confine francese;*

7. La proposta per l'applicazione delle piastre di appoggio a tutti i traversi del tronco dal casello 8 a Filattiera nella linea *da Parma a Spezia*. La spesa preventivata all'uopo ammonta a L. 17,445.

><

Ferrovie della Sicilia.

(***Progetti, preventivi, ecc., presentati all'approvazione governativa***).

La Direzione Generale per le Strade Ferrate della Sicilia ha sottoposto alla approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici:

1. La proposta dei lavori occorrenti per la ricostruzione del tetto e per il riordinamento della sala del motore nelle officine delle macchine della *stazione Centrale di Palermo*. Spesa prevista di L. 980;

2. La proposta dei lavori occorrenti per provvedere alla sistemazione del piazzale della cessata stazione di Canicattì-Bivio, lungo la linea *Bicocca-Canicattì-Caldare*. Spesa occorrente L. 1,558.75;

3. Il progetto di lavori urgenti da eseguirsi al chilometro 37.510 della linea *Palermo-Porto Empedocle,* per riparare i danni prodotti dalla mareggiata del 7 gennaio p. p. Spesa preventivata L. 3.300;

4. La proposta per la costruzione di un passaggio a livello al chilometro 8.749 della linea da *Palermo a Porto Empedocle,* nella proprietà del signor cav. Giusino. Spesa prevista L. 290.25;

5. La proposta di lavori da eseguirsi di urgenza nella tettoia metallica del fabbricato viaggiatori della stazione di *Palermo-Centrale.* Spesa occorrente L. 420.

><

Ferrovia Basaluzzo-Frugarolo.

(*Nomina del Consigliere Delegato e Consigliere Supplente*).

Ci informano che i signori cav. avv. Prasca Alberto Luigi e comm. Viale David, sono stati nominati Consigliere Delegato l'uno, e Consigliere Supplente l'altro, della Società anonima della tramvia Novi-Ovada, concessionaria della ferrovia Basaluzzo-Frugarolo, e che essi congiuntamente, a norma dello Statuto, hanno la firma sociale.

><

Per il servizio di carico e scarico delle merci alla stazione di Castelgiubileo.

Siamo informati che il Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio ha vivamente raccomandata a quello dei Lavori Pubblici una domanda firmata dai principali proprietari di una parte della vasta plaga dell'Agro Romano soggetta alla legge del bonificamento Agrario, colla quale chiedono che l'attuale stazione di Castelgiubileo, e più propriamente di Sette Bagni, per la sua centralità e per lo sbocco del ponte di Castelgiubileo che si trova sul limite della zona dei 10 chilometri bonificabili per legge, venga facoltizzata al carico ed allo scarico delle merci, munendola di un piano caricatore e degli altri impianti all'uopo necessari.

><

Servizio viaggiatori di treni fra Catanzaro-Marina e Catanzaro-Sala.

La Mediterranea, per soddisfare ai reclami degli interessati, contro il nuovo orario dei treni 929 e 940, fra Catanzaro-Marina e Catanzaro-Sala, di cui il primo viaggia in ora troppo tarda, ed il secondo troppo presto, ha proposto alla superiorità che i treni 4269 e 4268, che ora servono pel trasporto di materiale vuoto, facciano servizio di viaggiatori a datare dal 20 corrente.

><

Linea Avellino-Ponte Santa Venere.

(*Biglietti andata e ritorno*).

Col giorno 16 del corrente mese vennero ammesse alla corrispondenza con biglietti di andata e ritorno le seguenti stazioni della linea Avellino-Ponte Santa Venere:

Da Avellino a Montella, Bagnoli, Nusea, Sant'Angelo dei Lombardi, Conza, Rocchetta Santa Venere, Salza Irpina, Montemarano, Lapio e viceversa;

Da Montella a Bagnoli, Lioni, Cassano Irpino, Nusco e viceversa;

Da Nusco a Lioni e Bagnoli e viceversa;

Da Bagnoli a Lioni e viceversa;

Da Morra a Lioni e Calitri e viceversa;

Da Lioni a Sant'Angelo dei Lombardi e Conza e viceversa;

Da Sant'Angelo dei Lombardi a Montella e Calitri e viceversa;

Da Castelfranci a Cassano Irpino e Paternopoli e viceversa;

Da Conza a Calitri e viceversa;

Da Calitri a Monticchio e Lioni e viceversa;

Da Rocchetta Santa Venere a Monteverde e viceversa.

><

Linea Battipaglia-Reggio.

(*Biglietti andata e ritorno*).

Ci informano da Catanzaro che quella Camera di Commercio ed Arti, considerato che in seguito alla apertura all'esercizio della linea litoranea Battipaglia-Reggio di Calabria e del tronco Catanzaro-Sant'Eufemia, il movimento dei viaggiatori si sposta dalla linea dell'Ionio Catanzaro-Metaponto-Battipaglia, alla più breve Catanzaro-Sant'Eufemia, ha presentato istanza per la istituzione di biglietti di andata e ritorno su quest'ultima linea per Napoli, in luogo di quelli esistenti Catanzaro-Metaponto-Battipaglia-Napoli.

><

Per i biglietti di andata e ritorno fra Siracusa e Noto.

Il Consiglio Comunale di Avola ha fatto tenere a S. E. il Ministro dei Lavori Pubblici, una sua deliberazione con la quale si fanno voti al Governo affinchè sia ripristinata la terza corsa di treni fra Siracusa e Noto, e per ottenere che siano istituiti biglietti di andata e ritorno fra Avola e Modica.

><

Aggiudicazioni pubbliche in Bulgaria.

La Regia Agenzia diplomatica in Sofia informa che per recente disposizione del Governo Bulgaro i certificati di buona condotta presentati dai sudditi esteri che intendono concorrere ad aggiudicazioni pubbliche in Bulgaria non saranno accettati se di data anteriore ai tre mesi dal giorno della presentazione, come viene praticato per i concorrenti bulgari.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato, in sue recenti adunanze, ha dato il suo parere sui seguenti affari riguardanti il servizio delle Strade Ferrate:

1. Su di un progetto di transazione colla Impresa Tugnoli Pietro, assuntrice dei lavori di allargamento del ponte sul Naviglio nella stazione di Bologna;

2. Sulla applicabilità della multa contrattuale all'Impresa Piana per ritardo frapposto nella esecuzione dei lavori di scavo di un pozzo presso il fabbricato dei viaggiatori nella stazione di San Donà di Piave, lungo la ferrovia Mestre-San Donà-Portogruaro;

3. Circa la applicabilità della multa contrattuale a carico della Impresa Luigi Rizzi di Modena per ritardo nella fornitura delle piattaforme occorrenti nella stazione di Firenze al Campo di Marte.

><

Tariffe ferroviarie italiane.

L'Adriatica d'accordo colla Mediterranea ha presentato con parere favorevole al Ministero dei Lavori Pubblici, una domanda della Ditta Amman e Comp. per ottenere la rinnovazione per un altro anno, ed alle medesime condizioni, della concessione scaduta il 31 marzo p. p., di cui fruiva per i suoi trasporti di filati e cascami di cotone da Chiavenna per località diverse.

—

La Mediterranea, pure con parere favorevole ha presentato al Ministero predetto, una domanda della Ditta Candiani ed Ellena, per ottenere che le sia rinnovata per

un altro anno, ed alle identiche condizioni, la concessione scaduta il 28 febbraio u. s., di cui fruiva per i suoi trasporti a vagone completo, di laterizi da Lungavilla a Milano.

—

Il Ministero del Tesoro, di accordo con quello delle Finanze, ha dato il suo benestare:

1. Alla rinnovazione per tutto il corrente anno, della concessione a favore della Ditta P. A. Caminiti per trasporti di ferro in barre a T ed a doppio T, a corso completo, da Torre Annunziata Centrale a Taranto con impegno per parte della Ditta di trasportare almeno 300 tonnellate di ferro;

2. Alla rinnovazione per un altro anno, a partire dal 1° gennaio u. s. ed alle condizioni stesse prima in vigore, della concessione fatta alla Ditta F. G. Schmidt pel trasporto di semi oleosi dalla stazione di Venezia a quella di Legnago;

3. Alla proposta di concessione a favore del Cotonificio Udinese pei trasporti di cotone sodo da Venezia ad Udine, alle istesse condizioni già ammesse per altra Ditta, e coll'obbligo del Cotonificio di trasportare durante il periodo di concessione, 1° gennaio, 31 dicembre 1896, non meno di 1000 tonnellate di merce.

Notizie Ferroviarie Italiane

Prodotti delle Ferrovie Italiane. — Il prospetto dei prodotti lordi approssimativi delle Ferrovie italiane, pubblicato in questi giorni dal R. Ispettorato delle Strade Ferrate, comprende i dati relativi ai primi 5 mesi dell'esercizio in corso, cioè dal 1° luglio al 30 novembre 1895. In questo periodo i prodotti approssimativi del traffico ascesero in complesso a L. 116,001,453, superando di L. 3,911,482 quelli ottenuti nell'esercizio precedente.

La lunghezza media delle linee in esercizio pel suddetto periodo si ragguagliava a 15,290 km., in aumento di chilometri 434, e il prodotto chilometrico ammontava a lire 7586, con un aumento di L. 41 in confronto dell'esercizio precedente.

Per ciascuna delle grandi Reti ferroviarie e per gli altri gruppi di linee, i dati analoghi pel periodo in discorso sono espressi dalle cifre seguenti:

Dal 1° luglio al 30 novembre 1895.

		Lunghezza media	Prodotti lordi	Prodotti chilometrici
Rete Mediterranea . . .	Km.	5652	55,910,189	9,892
Rete Adriatica	»	5588	48,329,804	8,647
Rete Sicula	»	1093	4,358,482	3,987
Ferrovie dello Stato esercite Società Veneta . . .	»	140	488,900	3,492
Ferrovie Reali Sarde . .	»	411	691,438	1,682
Ferrovie Secondarie Sarde	»	594	311,165	523
Ferrovie diverse . . .	»	1812	5,911,475	3,262

Differenze in confronto dell'esercizio precedente.

		Lunghezza media	Prodotti lordi	Prodotti chilometrici
Rete Mediterranea . . .	Km.	+ 86	+ 2,576,733	+ 135
Rete Adriatica	»	+ 90	+ 808,033	+ 4
Rete Sicula.	»	+ 64	+ 302,809	+ 46
Ferrovie dello Stato esercite Società Veneta . . .	»	»	— 20,990	— 150
Ferrovie Reali Sarde . .	»	»	— 19,438	— 47
Ferrovie Secondarie Sarde	»	»	+ 3,043	+ 5
Ferrovie diverse	»	+ 94	+ 261,272	— 26

Ferrovie del Mediterraneo. — *Prodotti dal 1° luglio 1895 al 10 aprile 1896.* — Nella decade dal 1° al 10 aprile scorsa i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade ferrate della Rete Mediterranea ascesero a L. 3,765,792.06, superando di L. 68,152.13 quelli ottenuti nella corrispondente decade del 1895.

L'insieme dei prodotti dal 1° luglio 1895 al 10 aprile 1896 si ragguaglia a L. 98,949,790.60, presentando un aumento di L. 6,282,080.22 sul periodo corrispondente dell'esercizio precedente.

Ferrovia Varese-Luino. — *La votazione del capitale.* — L'assemblea generale della Società della Tramvia elettrica Varese-Prima Cappella, approvò il seguente ordine del giorno, col quale si provvede alla costruzione della tramvia elettrica Varese Ghirla-Luino, riservandosi il Consiglio d'amministrazione di emettere delle obbligazioni per completare l'occorrente capitale:

1° Approvato l'aumento di capitale della Società varesina da L. 320 mila a L. 1,400,000 e quanto meno a L. 1,100,000, allo scopo di assumere la costruzione della tramvia elettrica Varese-Ghirla-Luino per l'esercizio di della linea;

2° Restano demandate al Consiglio le pratiche per l'aumento del capitale e per conseguire ad assicurare al nome della Società varesina sia i concorsi degli enti morali richiesti dal Comitato pramotore della Varese-Luino, quanto le occorrenti concessioni ed i compromessi per i diritti d'acqua.

Il Consiglio dovrà, entro il mese di ottobre 1896, ed al più tardi entro il dicembre 1896, nel caso di ritardo nell'ottenimento delle concessioni, convocare un'assemblea straordinaria, per determinare in modo definitivo l'ammontare del capitale azionario; per proporre le eventuali modificazioni di statuto ed il cambiamento di nome della Società, come pure le altre deliberazioni che crederà opportune, non esclusa quella di annullamento della presente deliberazione, nel caso in cui, a giudizio del Consiglio stesso, riuscisse insufficiente il concorso degli enti morali interessati o fossero sopravvenute impreviste difficoltà.

Resta però stabilito che per detta eventualità nessun onere dovrà derivarne alla Società varesina della tramvia Varese-Prima Cappella.

3° Resta in ogni modo deliberato l'aumento da lire 320 mila ad almeno 400 mila già quasi completamente assicurate per la tramvia Varese Prima Cappella, mediante le sottoscrizioni relative.

Ferrovia elettrica a Genova. — È sorto un comitato, in Genova, che si propone di costruire una ferrovia elettrica a dentiera, che, partendo dalla salita di San Rocco, faccia capo a Granarolo.

La linea progettata verrà in seguito estesa da Granarolo a Rivarolo.

La regione montuosa sovrastante piazza Principe, in direzione di Granarolo, Garbo, Fregoso, Begato e dintorni, è già sparsa di fabbricati più di quanto lo siano altre regioni, e la costruzione della progettata linea, non solo aprirà una facile comunicazione ad una delle zone più belle e pittoresche di Genova, che sarà presto coperta di numerosi fabbricati, ma appagherà il desiderio di una numerosa popolazione che da anni aspira ad un comodo mezzo di trasporto.

Il progetto del primo tronco piazza Principe-Granarolo è già stato approvato e presto si porrà mano ai lavori; quello del secondo tronco, Granarolo-Rivarolo, è già stato sottoposto all'approvazione governativa.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie Svizzere. — *Ferrovia sulla Jungfrau.* — La Commissione scientifica di preparazione, per la costruzione della ferrovia della Jungfrau, ha indetto un concorso internazionale con premi del complessivo importo di franchi 30,000, da conferirsi ai migliori progetti che verranno presentati per l'attuazione della suddetta ferrovia.

I punti sostanziali del concorso verteranno: 1° sulla costruzione della ferrovia; 2° sull'esecuzione dei lavori; 3° sul-

l'esercizio della ferrovia stessa. Per ciascun punto la Commissione ha formulato diverse domande alle quali i postulanti dovranno rispondere, unendo disegni, modelli, calcoli di spesa relativi, ecc.

La ferrovia sarà a trazione elettrica con una pendenza massima pel 25 0[0; avrà un tunnel di 10 km. di lunghezza. Il progetto comprende la costruzione d'una grande capanna-ricovero capace di 50 persone alla stazione di Monchjoch, e di un ascensore di 100 metri d'altezza per raggiungere il culmine della Jungfrau. Il termine del concorso è fissato pel 1° agosto 1896. Gli uffici della Jungfrau sono in Zurigo, Bahnhofstrasse 10.

— *Tronchi aperti nel 1895.* — Durante lo scorso anno furono aperti al pubblico esercizio i seguenti tronchi di strade ferrate: ferrovia Centrale-Zürichberg, Pfauen-Fluntern e Platte-Oberstrass, Feuerthalen-Sciaffusa, tramway di Basilea, Huttwyl-Welausen, Biez-Apples-Morges, ferrovia del Delder, Lenzburg-Wildegg. La lunghezza complessiva di queste linee è di 46,310 km.

Ferrovie Germaniche. — *Ferrovia elettrica aerea a Berlino.* — La costruzione e l'esercizio di una linea elettrica aerea tra la Warschauerstrasse e la Nollendorfplatz con diramazione alla stazione di Postdam sono stati concessi alla casa Siemens e Halske.

La concessione è per 90 anni ed i lavori devono essere compiuti in anni due. La velocità d'esercizio non deve superare i 50 km. all'ora, le autorità si riservano il diritto di fissare la velocità ammissibile sopra ciascun punto. La tariffazione è lasciata al concessionario durante un periodo di 7 anni.

Ferrovie Ungheresi. — *Inaugurazione di una ferrovia elettrica sotterranea.* — Scrivono alla *Perseveranza* da Budapest, 9 aprile:

« Prima fra le tante opere destinate a ricordare il nostro millenario, è la ferrovia elettrica sotterranea, che partendo dalla piazza Gisella, in prossimità alla riva del Danubio, e percorrendo la piazza Elisabetta, quella di Deàk, un tratto del boulevard di Vàcz, e tutta la bellissima *avenue* Andràssy, giunge al famoso boschetto municipale, il *Vàvosliget*, dove si trova anche l'Esposizione millenaria. La galleria, che in tutto ha la lunghezza di 3228 metri, non dista che a 67, rispettivamente ad 85 centimetri dalla superficie stradale, secondo cioè la vôlta della galleria; venendo a trovarsi sotto un selciato di granito o sotto quadrelli di legno, comporta una maggiore o minore spessezza; talchè per discendere nella galleria, non occorre passare che pochi gradini entro degli elegantissimi casotti costruiti alle stazioni di fermata che si trovano in numero di 8 lungo la linea.

« Le stazioni sotterranee, tante sale eleganti, con le mura rivestite di maiolica, splendidamente illuminate, hanno una vastezza da dar posto fino a 1000 persone. La galleria è larga 6 metri, nelle curve 6-7 metri, e alta 2,83 metri. La volta solidamente costruita, con travate di ferro, poggia sopra colonne di ferro che distano a 3-4 metri l'una dall'altra. I vagoni sono elegantissimi, di forma ovale, avendo ad ogni estremità un piccolo compartimento perfettamente separato, entro il quale si trova allogato il motore e dove prende posto il conduttore. Questi vagoni sono lunghi 12 e larghi 2,20 metri. Ve ne sono in tutto 20 con 10 vagoni più piccoli.

« Sono state immense le difficoltà che si sono dovute superare costruendo questa ferrovia, specialmente per la dislocazione dei canali e delle condutture dell'acqua, del gas e dell'elettricità; ma la Società dei tramway e quella della ferrovia elettrica metropolitana, alle quali unitamente appartiene la concessione, hanno fatto degli sforzi enormi, per terminarla prima delle feste millenarie da inaugurarsi nel mese di maggio, e vi sono riuscite sopportando delle spese enormi, più per impulso patriottico che per speranza di lucro. Certamente questa ferrovia è delle più costose, oltre un milione di fiorini per chilometro; ma è certo altresì che nelle strade molto popolate delle grandi città, è questo il mezzo di trasporto più sicuro che ha la maggiore probabilità di essere adottato in avvenire.

« All'inaugurazione di questa ferrovia, che ebbe luogo ieri l'altro, furono dal segretario di Stato, signor Vörös, presidente della Commissione mista, sotto la cui sorveglianza si è effettuata la costruzione, invitate le autorità municipali e la Stampa. Avendo avuto l'onore, come vostro corrispondente, di assistervi, posso dirvi che la prova è riuscita oltre ogni aspettativa. La linea di 3 e più chilometri è stata percorsa in 9 minuti, entro vagoni che sembravano veri saloni ambulanti, senza farci quasi sentire di trovarci in una galleria, tanto per la ventilazione perfetta, quanto naturalmente per la totale mancanza di fumo.

« Restammo tutti sorpresi dalla perfezione del servizio, che è quasi tutto automatico. I biglietti si ricevono dalle casse automatiche, introducendovi la moneta di 10 fillére (5 soldi); i vagoni medesimi, arrivando in una stazione, fanno cambiare i segnali della stazione prossima secondo l'occorrenza. Tutto è giusto e perfetto; e naturalmente non mancò il solito banchetto di inaugurazione alla stazione finale della galleria medesima, cui presero parte tutti gli invitati, e durante il quale furono proferiti dei calorosi brindisi in onore del Direttore della Società e del costruttore della ferrovia — che si può dire una vera ferrovia di gran lusso e nell'istesso tempo un oggetto d'esposizione dei più interessanti. La città di Budapest può andar superba di esser la prima di possedere questo mezzo di locomozione destinato ad un grande avvenire ».

Ferrovie dello Stato Rumeno. — I prodotti delle ferrovie dello Stato Rumeno ammontarono nello scorso febbraio franchi 2,330,699.63 contro franchi 1,960,633.49 nel febbraio 1895.

Da cinque anni, la proporzione delle spese d'esercizio va sempre crescendo:

Nel 1890-1891 l'utile fu di 35 0[0 dei prodotti lordi
1891-1892 » 33.9 0[0 »
1892-1893 » 29.8 0[0 »
1893 1894 » 29 0[0 »
1894-1895 » 26.2 0[0 » ossia franchi 1,1892,417.01 per un incasso lordo di 47,013,267.48.

Tale percentuale dimostra una amministrazione leggermente trascurata e giova sperare che il nuovo Direttore delle ferrovie saprà facilmente trovare i difetti che esistono e portarci il debito rimedio, tanto più che gli incassi sono sempre in aumento.

Ferrovie Australiane. — *Le traverse metalliche nelle nuove ferrovie.* — Il *Génie Civil* informa che nel Queensland, in Australia, per la ferrovia da Normanton a Croydon lunga km. 150, collo scartamento di m. 1 067 il cui costo, tutto compreso, non superò le L. 35,000 a chilometro, l'armamento venne fatto quasi per intiero con traverse metalliche di acciaio, parte fabbricate intieramente in Europa, parte lavorate in Austrialia. Esse sono a forma di truogolo rovesciato, lunghe m. 1,75 e peso di kg. 38, e vennero a costare poste all'estremità dalla linea da L. 5.60 a L. 6 ciascuna, nel quale prezzo, circa L. 1.50 corrispondono alla spesa di trasporto. Il costo della posa dell'armamento è stato in media di L. 1000 a chilometro; si noti però che in quel paese il prezzo della mano d'opera è molto elevato.

Notizie Diverse

Un Concorso ai lavori pubblici. — Presso il Ministero dei lavori pubblici è aperto il concorso, per esami, a quattro posti di vice segretario di seconda classe nella Amministrazione Centrale dei lavori pubblici, con l'annuo stipendio di L. 2000.

Gli esami avranno luogo in Roma, ed incominceranno il giorno 1° giugno prossimo venturo.

Il Brenta esiliato dalla Laguna Veneta. — In questi giorni veniva condotta a termine un'opera a

cui sono legati grandissimi interessi della laguna di Venezia e dei territori finitimi.

Trattasi della sistemazione degli ultimi tronchi dei fiumi Brenta e Bacchiglione colla deviazione del primo dalla laguna di Chioggia per portarlo direttamente nel mare.

Quest'opera reclamata da tanti anni da Venezia e da Chioggia e nel Parlamento e nei Consigli provinciali e comunali e in pubblici Comizi veniva autorizzata colla legge 23 luglio 1881.

I lavori intrapresi nell'anno 1884 consistevano nella formazione di un nuovo alveo della lunghezza di circa sedici chilometri pei due fiumi sopra indicati, pel quale essi venivano condotti uniti in mare presso Brondolo, nella costruzione di due grandiose *botti a sifone* sottopassanti i fiumi stessi per le quali le acque di scolo dei territorî pianeggianti compresi tra il Brenta ed il Gorgone dai colli Euganei a Brondolo trovavano nella laguna di Chioggia un sicuro recapito indipendente dalle piene dei fiumi, nella costruzione di diversi ponti in ferro e muratura ed altre opere minori.

Quei lavori condotti quasi a termine sino dal 1893 rimanevano sospesi per qualche tempo causa le condizioni del bilancio, ma possono oggi ritenersi compiuti colla immissione del Brenta nel suo nuovo alveo, avvenuta nel decorso mese di marzo.

L'importo totale dei lavori ammonta a circa 8,000,000 di lire, somma certo ingente, ma non proporzionata all'utile che dall'opera ridonda alla laguna di Venezia ed al territorio limitrofo.

Infatti il Brenta aveva dal 1840 in cui fu immesso nella laguna di Chioggia ad oggi rapidamente interrato gran parte di quella laguna, e la palude andava avvicinandosi fatalmente a quella città, donde poi gli interramenti lagunari avrebbero minacciato la laguna Malamocco e il porto omonimo.

Oggi, deviato il Brenta, tutta le laguna di Chioggia è ridata all'impero delle acque salse che non tarderanno a ridonarla alle primiere condizioni con grande vantaggio della laguna in generale e del porto di Chioggia in particolare.

Nè minor utile ne ricavano gli ampî territori costituenti i consorzi di scolo di Sesta presa, Retratto Monselice, Fossa Monselesano e Foresto che all'incerto recapito delle loro acque ai fiumi soggetti a piene lunghe ed elevate, hanno oggi sostituito il sicuro scolo nelle calme acque della laguna.

Società Nazionale delle Officine di Savigliano. — Il giorno 31 marzo u. s. ebbe luogo a Torino l'Assemblea generale ordinaria degli azionisti. La Relazione del Consiglio d'amministrazione rileva anzitutto che la produzione delle Officine nell'anno decorso non ha potuto raggiungere la cifra dell'Esercizio 1894.

La continuata scarsità delle ordinazioni di materiale mobile per le grandi Reti ferroviarie, la cessazione quasi completa d'ogni grande opera pubblica, e delle costruzioni di ferrovie, furono la causa principale di quella diminuzione, alla quale non poterono portare rimedio nè l'aumento nelle costruzioni elettriche, nè lavori assunti all'estero.

Quando se ne presentò l'occasione l'Amministrazione non ha esitato a concorrere a diversi grandi appalti con prezzi ridottissimi, ma ciò non valse ad assicurare nuovi lavori in quantità tale da poter svolgere intera la attività, mentre per cause indipendenti dalla Società quelli assunti in fine del 1894 non vennero ancora tutti ultimati.

Ecco la distinta della produzione 1895:

Materiale mobile e fisso . .	L.	993,563.46
Ponti, fondazioni, tettoie . .	»	1,057,891.19
Costruzioni elettriche, ferrovie portatili e lavori diversi . . .	»	510,815.47
	L.	2 562,270.12

Furono in aumento le costruzioni metalliche e le elettriche, mentre fra le ferrovie portatili, i lavori diversi ed il materiale mobile e fisso vi fu diminuzione.

In totale la produzione del 1895 risultò inferiore a quella del 1894 del 13 0|0.

Il 1896, però, si annunzia con migliori auspicii, inquantochè egli ha ereditato dal suo antecessore tanti lavori per L. 1,225.000; e dal 1° gennaio ad oggi ne vennero già assunti di nuovi per oltre L. 1,600,000.

Cosicchè l'Amministrazione spera che si arriverà nel 1896 alla produzione del 1894, se pure non si potrà superarla.

Nelle costruzioni metalliche oltre alla notevole rimanenza furono assunte in Italia ed all'Estero tante fondazioni, travate e tettoie da consentire un discreto lavoro continuato per tutto l'anno, avanzandone ancora per l'Esercizio venturo.

Per far fronte alle domande nel ramo costruzioni elettriche infine si è stimato prudente la provvista di nuovi e più perfezionate macchine.

Anche in questo ramo la riputazione della Società è ormai stabilita.

Il bilancio, che il Consiglio d'Amministraziune sottopose agli azionisti, conferma quanto sia solida la situazione della Società.

Il conto materiale ha subìto un aumento di L. 22,657.88, così come il magazzino ne ha subìto uno di L. 78,131.27 per la cresciuta dotazione di materie destinate alle costruzioni elettriche.

Le costruzioni in corso al 31 dicembre 1895 superavano di L. 30,154.03 quelle al 31 dicembse 1894, mentre le cauzioni e depositi subirono una diminuzione di L. 34,298.90 per effetto di diversi rimborsi effettuati.

In conseguenza poi dell'esazione d'una notevole somma dal Governo in conto del ponte di Cremona, e d'altri incassi d'importanza, il conto debitori è scemato di L. 696,258.

Avvenuta la sesta estrazione delle Obbligazioni il numero di quelle emesse venne ridotto a 2,169.

I fondi di riserva e d'ammortamento sono cresciuti delle somme recate dalla ripartizione degli utili dell'anno 1894.

Gli effetti sono discesi da L. 1,050,830.90 a L. 566,578.32 in seguito agli incassi pel ponte di Cremona, e per altri lavori.

Così i conti creditori ebbero lievi diminuzioni per pagamenti fatti e per cauzioni restituite.

Il risultato finale tuttavia, malgrado la minore produzione, è di poco diverso da quello dell'Esercizio 1894. Esso proviene da un Bilancio rigorosamente stabilito, e fa fede della prudenza con cui è condotta l'amministrazione della Società.

Gli utili che ne risultano vengono ripartiti come infra:

Municipio di Savigliano . .	L.	1,469.30
Riserva	»	1,469.30
Fondo d'ammortizzazione .	»	5,877.20
Agli azionisti	»	62,500.00
A conto nuovo	»	2,149.17
	L.	73,464.97

Gli azionisti ricevono quindi anche pel 1895 L. 12.50 per azione, vale a dire il 2.50 0|0 del capitale versato.

Queste L. 12.50 saranno pagate in una sol volta al 1° luglio prossimo contro ritiro contemporaneo delle cedole n. 28 e 29,

L'Assemblea procedette poscia alle nomine degli Amministratori e dei Sindaci, riconfermando tutti gli scadenti.

Linea di navigazione fra il Giappone e l'Europa. — Scrivono da Tokio che il Governo giapponese avrebbe intenzione di presentare alla Dieta, nella prossima sessione, un progetto di legge per favorire lo sviluppo della marina mercantile giapponese, per cui sarebbe accordata una sovvenzione di 3 milioni di yèn alla Compagnia di navigazione « Nippon Yussen Kaisha » per un servizio regolare con l'Europa.

Gli azionisti di questa Società hanno deciso da parte loro, nell'ultima assemblea generale, di creare una linea di navigazione sull'Europa, e fu incaricata una Commissione di studiare i mezzi, affine di realizzare questa impresa.

I membri di questa Commissione sono partiti, il 7 dicembre, per gli Stati Uniti, e, dai dati raccolti, il signor Moemillion, uno di essi, avrebbe in quest'occasione avuto l'incarico di ordinare a Londra due vapori da 5 a 6000 tonnellate ciascuno, destinati alla nuova linea; egli sarebbe inoltre stato incaricato di studiare la questione d'un ancoraggio delle navi della Compagnia in questione in un porto francese, probabilmente l'Hâvre.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Segniamo con un asterisco * le notizie di cui diamo maggiori ragguagli nelle Informazioni Particolari, ove sono pubblicate eziandio le *Deliberazioni del Consiglio di Stato* e le *Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici*.

1. — Progetti e preventivi di spese presentati per l'approvazione al R. Ispettorato Generale.

Rete Adriatica. — L. 50 000 * proposta per rifacimento in acciaio di binario sulla linea Pescara-Aquila-Terni, oltre a L. 174,436.75 per materiale metallico di armamento;

L. 12,000 * progetto per lavori diversi ad un ponte sul Bacchiglione, linea Padová-Pontelagoscuro;

L. 9200 *, proposta per costruzione di briglia attraverso al torrente Cervaro, linea Foggia-Napoli;

L. 7300 * proposta per lavori di consolidamento d'un ponte sul Rio Fiumetto, linea Mestre-San Donà-Portogruaro;

L. 500 * proposta per sostituzione di piattaforma nella stazione centrale di Venezia;

Proposte * diverse.

Rete Mediterranea. — L. 17,445 * proposta per applicazione di piastre d'appoggio ai traversi del casello n. 8 a Filattiera, linea Parma-Spezia;

L. 5145 * proposta, come sopra, da Filattiera a Pontremoli, linea Parma-Spezia;

L. 5000 * progetto di rialzo dell'argine e del muro di difesa del torrente Turbolo, nella linea Sibari-Cosenza;

L. 2600 * progetto d'ampliamento del fabbricato viaggiatori alla fermata Bettola-Valduggia, linea Novara-Varallo;

L. 2150 * preventivo per lavori di riparazione sulla linea Sampierdarena-Confine francese;

L. 1950 * preventivo per lavori di consolidamento di frana lungo la linea Roma-Napoli;

L. 610 * progetto per costruzione di forni in due stazioni sulla linea Reggio-Castrocucco.

Rete Sicula. — L. 3300 * progetto di lavori di riparazione sulla linea Palermo-Porto Empedocle;

L. 1550.75 * proposta per sistemazione d'un piazzale lungo la linea Bicocca-Canicattì-Caldare;

L. 980 * proposta per lavori nelle officine delle macchine nella stazione centrale di Palermo;

L. 420 * proposta di lavori al fabbricato viaggiatori in stazione di Palermo Centrale;

L. 290.25 * proposta per costruzione di un passaggio a livello sulla linea Palermo-Porto Empedocle.

Ferrovia Sicula Occidentale. — Progetto * di lavori di ampliamento nella stazione di Partinico;

Progetto * di lavori di ampliamento del magazzino merci della stazione di Castelvetrano.

3. — Gare aperte.

Rete Mediterranea. — Per appalto costruzione di un piano caricatore di trasbordo a Milano P. G. Importo L. 54,000. Tempo utile per la presentazione delle offerte fino al 25 aprile andante, ore 10.30.

4. — Gare aggiudicate.

Rete Mediterranea. — Alla Ditta Mongardi Giovanni venne aggiudicato *provvisoriamente* l'appalto per costruzione di una galleria artificiale lungo la linea Faenza-Firenze, col ribasso del 29.50 0[0 sui prezzi di tariffa.

Rete Mediterranea. — Alla Ditta Zanotti Francesco di Rivarolo Canavese venne *definitivamente* aggiudicato l'appalto per la costruzione di un magazzino merci in stazione di Cherasco, col ribasso del 24.50 0[0 sui prezzi di tariffa.

5. — Contratti stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Mediterranea (Seduta del Comitato, 17 aprile). — Colla Ditta Giovanni Ansaldo e C. di Sampierdarena, per fornitura di N. 100 repulsori in ferro e relative custodie in ghisa del tipo normale per locomotive (anteriori da macchina e posteriori da tender);

Colla Ditta Verga Angelo di Como, per lavori di ristauro al rivestimento in muratura della galleria di Monte Olimpino, alle progressive 49.410-49.413, 49.517-49.607 e 50.067 50.092;

Colla Ditta Rodriguez Giovanni di Napoli, per rinforzo lanternini in ferro della grande tettoia della stazione di Roma-Termini;

Colla Ditta Enrico Benech di Luserna San Giovanni, per fornitura di metri cubi 111 di legname rovere da lavoro in pezzi squadrati.

II. — Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Ufficio Amministrativo della Provincia di Novara (29 aprile, ore 13, 1ª asta). — Appalto delle opere e provviste occorrenti per la costruzione di un nuovo ponte in muratura sul fiume Sesia, presso Vercelli, colle relative difese, e dei due accessi costituenti in complesso un tronco della strada provinciale Torino-Milano (m. 3357.30). Importo L. 974,000. Cauz. provv. L. 33,000.

Municipio di Roma (25 aprile, ore 12, unico e def.). — Appalto di una parte dei lavori del 6° tratto del prolungamento della via dei Serpenti, interposto tra la torre dei Maroniti e la via della Polveriera (m. 90). Importo L. 45,000.

Municipio di Messina (4 maggio, ore 13, 1ª asta). — Appalto dei lavori di costruzione della strada comunale obbligatoria che dalla provinciale Messina Catania, presso il villaggio Contesse, va al villaggio S. Filippo Superiore (m. 3940.73). Importo L. 77,120. Cauz. provv. L. 4000. Fatali 20 maggio, ore 13.

Deputazione provinciale di Cagliari (23 aprile, ore 12, def.) — Appalto per la costruzione e sistemazione dell'ultimo tronco della strada provinciale, serie n. 55, compreso tra la comunale da Teulada al Porto e la provinciale del Sulcis in Gibbo. Importo ridotto L. 110,410.06. Cauz. L. 9000.

Amministrazione Provinciale di Genova (24 aprile, ore 14, unico e def.). — Appalto delle opere e provviste occorrenti per la costruzione del tronco di strada provinciale compreso fra il rivo Vernia e la Sella della Presa nel Comune di Rossiglione (m. 3592.16). Importo L. 248,446.15. Cauz. L. 15,000.

Prefettura di Mantova (27 aprile, ore 11, unico e def.). — Appalto dei lavori di rialzo ed ingrosso dell'argine sinistro del fiume Oglio fra i SS. GG. 19 e 26, in Comune di Acquanegra sul Chiese (m. 4798). Importo L. 68,300. Cauz. L. 3000.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Pisa (12 maggio, ore 10, unico e def.). — Appalto dei lavori per il completamento del tronco inferiore del canale Nuovo Ozzeri nel tratto compreso fra la borgata di Ripafratta e la briglia provvisoria di legname e terra subito a monte del Rio di Cerasomma (m. 2486), comprese le opere murarie ed affini, occorrenti per il collocamento delle chiudenti metalliche a valle del detto ponte di Ripafratta. Importo L. 380,900. Cauz. provv. L. 19,000. Cauz. def. il decimo.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Reggio Emilia (13 maggio, ore 10, unico e def.). — Appalto delle opere e provviste ocorrenti alla manutenzione del tronco della strada nazionale n. 38 Aulla-Reggio, compreso fra il Vallico del Cerreto ed il Voltone di Migliara (m. 16,411, escluse le traverse) il 30 giugno 1902. Importo complessivo L. 258,052.80. Cauz. L. 2500.

APPALTI ALL'ESTERO.

Austria-Ungheria. — *Tribunale di Wels* (25 aprile). — Costruzione di un tribunale e di una prigione a Wels. Prezzo d'asta fr. 185,064.89.

Egitto. — *Amministrazione della Daira-Sanieh al Cairo* (30 aprile). — Fornitura di N. 20 vagoni, tele metalliche, tubi, cavi in filo d'acciaio, tamponi in ferro, placche, assi, ecc.

Gran Brettagna. — *Presso il signor Edward R. S. Escott a Halifax* (20 giugno). — Concorso del progetto per la costruzione di una sala del tribunale con ufficio di polizia. I lavori dovranno non oltrepassare le ls. 625. Premi di fr. 2500, 1500 e 1000 saranno aggiudicati agli autori dei tre migliori progetti.

Rumania. — *Ministero dei Lavori Pubblici a Bucarest* (27 aprile). — Lavori di sterro e opere metalliche per il tronco di strada ferrata Halafat-Port. Importo del lavoro fr. 1,200,000.

— (11 maggio). — Lavori di difesa per la stazione ferroviaria di Galatz-Berlad. Importo del lavoro fr. 500,000.

III. — Forniture diverse.

Aste.

Direzione Armamenti III Dipartimento — Venezia — (21 aprile, ore 10, 1ª asta). — Fornitura di **rame** in pani per fusione. Importo L. 32,250. Cauz. L. 3225. Fatali 16 maggio, ore 12.

Laboratario Pirotecnico — Capua — (24 aprile, ore 10, unica e definitiva). — Fornitura di kg. 30,000 di **piombo** in pani a L. 0.40 e kg. 5000 di regolo d'**antimonio** a L. 1.10. Cauzione L. 1750. Consegna a 30 giorni.

— (7 maggio, ore 10, unica e definitiva). — Fornitura: 1° lotto, kg. 60,000 piombo in pani a L. 0.40. Cauz. L. 2400. Consegna a giorno 40; 3° lotto, punte e viti. Importo L. 3690. Cauzione lire 369. Consegna a giorni 20; 5° lotto, acciaio diverso. Importo lire 20,080. Cauz. L. 2008. Consegna a giorni 40.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

CONVOCAZIONI.

SOCIETÀ FERROVIARIE, TRAMVIARIE E DI NAVIGAZIONE.

29 aprile. — **Ferrovia Marmifera Privata di Carrara.** — Assemblea generale per le ore 13 nella sede della Banca d'Italia in Firenze.

30 aprile. — **Ferrovie Economiche di Schio.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 13 nella Sala del Municipio in Schio.

6 maggio. — **Tramways Siciliani.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 14 nella sede sociale a Bruxelles.

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

	aprile 11	aprile 18
Azioni Ferrovie Biella	L. 480	480
» » Mediterranee	» 509	506.50
» » Meridionali	» 669.25	668.50
» » Pinerolo (1ª emiss.)	» 360	360
» » » (2ª »)	» 341	341
» » Secondarie Sarde	» 284	286
» » Sicule	» 590	590
Buoni Ferrovie Meridionali	» 562.50	562.50
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e		
» » Sicule *A. B. C. D.*	» 283	283
» » Cuneo (2ª emiss.)	» 309	309
» » Gottardo 4 %	» 102.25	102.25
» » Mediterranee 4 0/0	» 506	504.50
» » Meridionali	» 297.75	296
» » Meridionali Austriache	» 389	383
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 303	302
» » » 2ª emiss.	» 284	284.50
» » Pontebba	» 451	451
» » Sarde, serie *A.*	» 287	287
» » » serie *B.*	» 288	289
» » » 1879	» 289	287.50
» » Savona	» 307	307
» » Secondarie Sarde	» 430	430
» » Sicule 4 0/0 oro	» 465.50	467.50
» » Tirreno	» 445	448
» » Vittorio Emanuele	» 303.50	304

ESTRAZIONI E PAGAMENTI.

Ferrovia Alessandria-Acqui. — Dal 20 corrente sarà pagata la cedola N. 68 in L. 22.50 quale dividendo esercizio 1895.

Ferrovia Torreberretti al Gravellone. — Dal 20 corrente sarà pagata la cedola n. 35 in L. 6, quale dividendo esercizio 1895.

Società Nazionale delle Officine di Savigliano. — Dal 1° luglio saranno pagate le cedole N. 28 e 29 in L. 12.50.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1895-96. — *Dal 1° al 10 Aprile 1896.* — *28ª Decade.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA		
	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze
Chilometri in esercizio	**4407**	**4407**	—	**1291**	**1085**	+ **206**
Media	**4407**	**4369**	+ **38**	**1247**	**1081**	+ **166**
Viaggiatori	1,398,676 75	1,368,522 33	+ 30,154 42	79,075 75	52,728 40	+ 26,347 35
Bagagli e cani	84,092 04	82,516 48	+ 1,575 56	3,056 84	1,222 59	+ 1,834 25
Merci a G.V. e P.V. acc.	333,123 93	331,613 06	+ 1,510 87	14,749 99	9,482 46	+ 5,267 53
Merci a P. V.	1,782,834 97	1,785,268 95	— 2,433 98	70,181 79	66,285 66	+ 3,896 13
TOTALE	3,598,727 69	3,567,920 82	+ 30 806 87	167,064 37	129,719 11	+ 37,345 26
***Prodotti** dal 1° Luglio 1895 al 10 Aprile 1896.*						
Viaggiatori	37,236,732 00	35,018,796 86	+2,217,935 14	1,978,873 78	1,748,112 21	+ 230,761 57
Bagagli e cani	1,804,562 43	1,701,322 53	+ 103,239 90	63,932 17	43,465 10	+ 20,467 07
Merci a G.V. e P.V. acc.	9,359,764 98	8,759,029 96	+ 600,735 02	397,544 62	334,193 25	+ 63,351 37
Merci a P. V.	46,246,451 89	43,460,541 52	+2,785,910 37	1,861,928 73	1,602,248 95	+ 259,679 78
TOTALE	94,647,511 30	88,939,690 87	+5,707,820 43	4,302,279 30	3,728,019 51	+ 574,259 79
Prodotto per chilometro.						
della decade	816 59	809 60	+ 6 99	129 40	119 56	+ 9 84
riassuntivo	21,476 63	20,356 99	+ 1,119 64	3,450 10	3,448 68	+ 1 42

(*) La linea Milano-Chiasso (km. 52) comune colla Rete Adriatica, è calcolata per la sola metà.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Società anonima sedente in Firenze — Capitale L. 260 milioni interamente versato

SERVIZIO FINANZA E TITOLI

Esercizio della Rete Adriatica.

LII^ma ESTRAZIONE dei **BUONI IN ORO** eseguitasi in Seduta pubblica il 1° Aprile 1896.

I Buoni estratti saranno rimborsati a cominciare dal 1° Luglio 1896, mediante la consegna dei Titoli muniti di tutte le Cedole semetrali non scadute. — Dal 1° Luglio 1896 in poi cessano di essere fruttiferi.

NUMERI ESTRATTI

TITOLI DA CINQUE

N. delle Cart.	Numeri dei Buoni		N. delle Cart.	Numeri dei Buoni		N. delle Cart.	Numeri dei Buoni		N. delle Cart.	Numeri dei buoni		N. delle Cart.	Numeri dei Buoni		N. delle Cart.	Numeri dei Buoni		N. delle Cart.	Numeri dei Buoni		N. delle Cart.	Numeri dei Buoni	
	dal N.	al N.		dal N.	al N.		dal N.	al N.		dal N.	al N.		dal N.	al N.		dal N.	al N.		dal N.	al N.		dal N.	al N.
30	146	150	1944	9716	9720	3537	17681	17685	5217	26081	26085	6695	33471	33475	8386	41926	41930	9733	48661	48665	11575	57871	57875
129	641	645	1949	9741	9745	3554	17766	17770	5225	26121	26125	6750	33746	33750	8402	42006	42010	9734	48666	48670	11658	58036	58040
315	1571	1575	1956	9776	9780	3564	17816	17820	5271	26351	26855	6763	33811	33815	8403	42036	42040	9764	48816	48820	11630	58146	58150
438	2186	2190	1979	9891	9895	3569	17841	17845	5277	26381	26385	6825	34121	34125	8417	42081	42085	9787	48931	48935	11636	58176	58180
565	2821	2825	2037	10181	10185	3577	17881	17885	5290	26446	26450	6855	34271	34275	8452	42256	42260	9805	49021	49025	11645	58221	58225
597	2981	2985	2081	10401	10405	3670	18346	18850	5318	26586	26590	7030	35146	35150	8455	42271	42275	9807	49031	49035	11751	58751	58755
626	3126	3130	2088	10436	10440	3765	18821	18825	5320	26596	26600	7037	35181	35185	8510	42546	42550	9823	49111	49115	11821	59101	59105
657	3281	3285	2102	10506	10510	3767	18831	18835	5843	26711	26715	7044	35216	35220	8544	42716	42720	9846	49226	49230	11898	59486	59490
680	3396	3400	2115	10571	10575	3834	19166	19170	5398	26986	26990	7050	35246	35250	8546	42726	42730	9860	49296	49300	11917	59581	59585
686	3426	3430	2212	11056	11060	3835	19171	19175	5440	27241	27245	7086	35426	35430	8548	42736	42740	9894	49466	49470	11928	59636	59640
773	3861	3865	2228	11136	11140	3857	19281	19285	5521	27601	27605	7117	35631	35635	8623	43111	43115	9926	49626	49630	11971	59851	59855
814	4066	4070	2241	11201	11205	3956	19776	19780	5605	28021	28025	7134	35666	35670	8334	43166	43170	9942	49706	49710	12005	60021	60025
822	4106	4110	2246	11226	11230	4059	20291	20295	5638	28186	28190	7166	35826	35830	8635	43171	43175	9960	49796	49800	12015	60071	60075
834	4166	4170	2293	11461	11465	4087	20431	20435	5693	28461	28465	7170	35846	35850	8695	43471	43475	10003	50011	50015	12049	60241	60245
871	4351	4355	2318	11586	11590	4103	20511	20515	5695	28471	28475	7177	35881	35885	8704	43516	43520	10024	50116	50120	12067	60331	60335
873	4361	4365	2320	11596	11600	4184	20916	20920	5739	28691	28695	7345	36721	36725	8727	43631	43135	10036	50176	50180	12166	60826	60830
916	4576	4580	2369	11841	11845	4232	21156	21160	5744	28716	28720	7386	36926	36930	8734	43666	43670	10054	50266	50270	12198	60986	60990
1018	5086	5090	2385	11921	11925	4311	21551	21555	5763	28811	28815	7569	37841	37845	8748	43736	43740	10055	50271	50275	12220	61096	61100
1037	5181	5185	2401	12001	12005	4353	21761	21765	5785	28921	28925	7573	37861	37865	8793	43961	43965	10068	50336	50340	12235	61171	61175
1040	5196	5200	2426	12126	12130	4359	21791	21795	5822	29106	29110	7598	37986	37990	8811	44051	44055	10108	50536	50540	12252	61256	61260
1041	5201	5205	2455	12271	12275	4369	21796	21800	5908	29536	29540	7670	38346	38350	8817	44081	44085	10123	50611	50615	12323	61611	61615
1055	5271	5775	2487	12431	12435	4376	21876	21880	6070	30346	20350	7708	38536	38540	8843	44211	44215	10219	51091	51095	12394	61966	61970
1057	5281	5285	2514	12566	12570	4386	21926	21930	6083	30411	30415	7750	38746	38750	8851	44251	44255	10224	51116	51120	12427	62131	62135
1184	5916	5920	2545	12721	12725	4450	22246	22250	6117	30581	30585	7797	38981	38985	8925	44621	44625	10492	52456	52460	12447	62231	62235
1190	5946	5950	2639	13191	13195	4478	22386	22390	6124	30616	30620	7803	39011	39015	8929	44641	44645	10606	53041	53045	12498	62486	62490
1251	6251	6255	2686	13426	13430	4569	22841	22845	6127	30631	30635	7829	39141	39145	8979	44891	44895	10624	53116	53120	12507	62531	62545
1325	6621	6625	2749	13741	13745	4681	23151	23155	6132	30656	30660	7883	39411	39415	9020	45096	45100	10764	53816	53820	12558	62786	62790
1347	6731	6735	2768	13836	13840	4778	23886	23890	6156	30776	30780	7899	39491	39495	9033	45161	45165	10768	53836	53840	12568	62836	62840
1358	6786	6790	2782	13906	13910	4804	24016	24020	6158	30786	30790	7920	39596	39600	9049	45241	45245	10788	53936	53940	12571	62851	62855
1363	6811	6815	2789	13941	13445	4824	24116	24120	6182	30906	30910	7929	39641	39645	9081	45401	45405	10794	53966	53970	12648	63236	63240
1444	7216	7220	2915	14571	14575	4849	24241	24255	6209	31041	31045	8004	40016	40020	9137	45681	45685	10799	53991	53995	12667	63331	63335
1535	7671	7675	2920	14596	14600	4857	24281	24285	6271	31351	31355	8077	40381	40385	9166	45826	45830	10811	54051	54055	12671	63351	63355
1539	7691	7695	2924	14616	14620	4946	24726	24730	6288	31436	31440	8107	40531	40535	9245	46221	46225	10825	54121	54125	12692	63456	63460
1572	7856	7860	2952	14756	14760	4954	24766	24770	6323	31611	31615	8209	41041	41045	9281	46401	46405	10861	54301	54305	12766	63826	63830
1576	7876	7880	2985	14921	14925	4977	24881	24885	6342	31706	31710	8227	41181	41185	9297	46481	46485	10889	54441	54445	12778	63886	63890
1586	7926	7930	2989	14941	14945	4980	24941	24945	6352	31761	31765	8245	41221	41225	9333	46661	46665	10931	54651	54655	12796	63976	63980
1624	8116	8120	3045	15221	15225	4999	24991	24995	6374	31866	31870	8288	41436	41440	9336	46676	46680	11005	55021	55025	12857	64281	64285
1645	8221	8225	3109	15541	15545	5002	25006	25010	6397	31981	31985	8301	41501	41505	9400	46996	47000	11111	55551	55555	12875	64371	64375
1733	8661	8665	3170	15846	15850	5013	25061	25065	6466	32326	32330	8316	41576	41580	9413	47061	47065	11155	55771	55775	12890	64446	64450
1746	8726	8730	3223	16111	16115	5014	25066	25070	6495	32471	32475	8329	41611	41615	9456	47276	47280	11304	56516	56520	12922	64606	64610
1750	8746	8750	3252	16256	16260	5023	25111	25115	6540	32696	32700	8345	41721	41725	9473	47361	47365	11316	56576	56580	12926	64626	64630
1752	8756	8760	3314	16566	16570	5083	25411	25415	6633	33161	33165	8347	41731	41735	9477	47381	47385	11331	56651	56655	12938	64686	64690
1785	8921	8925	3319	16591	16595	5101	25501	25505	6681	33401	33405	8353	41761	41765	9495	47471	47475	11349	56741	56745	12947	64731	64735
1895	9471	9475	3412	17056	17060	5119	25591	25595	6682	33406	33410	8354	41766	41770	9582	47906	47910	11376	56876	56880	12951	64751	64755
1934	9666	9670	3497	17481	17485	5121	25601	25605	6686	33426	33430	8365	41821	41825	9682	48401	48405	11503	57511	57515	12956	64776	64780

TITOLI UNITARI

N. dei Buoni		N. dei Buoni		N. dei Buoni		N. dei Buoni		N. dei Buoni		Num. dei Buoni		Num. dei Buoni		Numeri dei Buoni		Numeri dei Buoni		Num. dei Buoni	
dal N.	al N.	dal N.	al N.	dal N.	al N.	dal N.	al N.	dal N.	al N.	dal N.	al N.	dal N.	al N.	dal N.	al N.	dal N.	al N.	dal N.	al N.
65036	65040	72901	72905	81091	81095	86311	86315	92161	92165	100251	100255	106581	106586	113706	113710	119781	119785	125896	125900
65436	65440	72991	72995	81246	81250	86941	86945	92316	92320	100466	100420	106626	106630	113731	113735	120036	120040	126136	126140
65666	65670	73501	73505	81276	81280	87001	87005	92551	92555	100586	100590	106631	106635	114206	114210	120171	120175	126236	126240
66141	66145	73531	73535	81316	81320	87011	87015	92851	92855	100681	100685	106681	106685	114351	114355	120196	120200	126451	126450
66381	66385	73546	73550	81651	81655	87071	87075	92876	92880	100691	100695	106766	106770	114621	114625	120201	120205	126636	126640
66726	66730	73951	73955	81931	81935	87201	87205	92916	92920	100761	100765	106836	106840	114781	114785	120471	120475	126751	126755
66781	66785	74261	74265	82086	82090	87306	87310	92931	92935	100866	100870	107166	107170	114886	114890	120716	120720	126816	126830
67026	67030	74571	74575	82181	82185	87391	87395	93166	93170	101241	101245	107606	107610	114996	115000	120841	120845	127251	127255
67031	67035	74581	74585	82191	82195	87826	87830	93381	93385	101431	101435	107651	107655	115401	115405	120871	120875	127301	127305
67146	67150	74841	74845	82291	82295	87871	87875	93551	93555	101501	101505	107666	107670	115541	115545	120991	120995	127321	127325
67176	67180	74876	74880	82316	82320	87891	87895	93581	93585	101511	101515	107851	107850	115781	115785	121281	121285	127601	127605
67541	67545	75751	75755	82346	82350	88196	88200	93696	93700	101686	101690	107886	107890	115871	115875	121436	121440	127671	127675
67561	67565	75841	75845	82486	82490	88286	88290	94301	94305	101931	101935	108021	108025	116581	116585	121606	121610	127831	127835
67676	67680	75931	75935	82801	82805	88656	88660	94586	94590	101936	101940	108051	108055	116806	116810	121616	121620	127886	127890
67916	67920	76221	76225	83626	83630	88761	88765	95731	95735	102406	10 410	108436	108440	116871	116875	121666	121670	127956	127960
67961	67965	76271	76275	83836	83840	88776	88780	96091	96095	102506	102510	108541	108545	117081	117085	121701	121705	128026	128030
68111	68115	76461	76555	83896	83900	89251	89255	96131	96135	102736	102740	108551	108555	117156	117160	121741	121745	128036	128040
68416	68420	76706	76710	84031	84035	89396	84400	96201	96255	102991	102995	108646	108650	117541	117545	121751	121755	128046	128050
68481	68485	76756	76760	84171	84175	89581	89585	96411	96415	103016	103020	108716	108720	117956	117960	121866	121870	128101	128105
69036	69040	77326	77330	84281	84285	89866	89870	96521	96525	103061	103065	108726	108730	118036	118040	122086	122090	128941	128945
69251	69255	77486	77490	84301	84305	90191	90195	96601	96605	103216	103225	108826	108830	118201	118205	122131	122135	129271	129275
69326	69330	78071	78075	84431	84435	90281	90285	98956	96960	103366	103370	109846	109850	118346	118350	122281	122285	129491	129495
69751	69755	78261	78265	84566	84570	90456	90460	97291	97295	103441	103445	110276	110280	118386	118390	122726	122730	129621	129625
70031	70035	78436	78440	84801	84805	90516	90520	97676	97680	103611	103615	110796	110800	118496	118500	122866	122879	129791	129795
70081	70085	78676	78680	84841	84845	90561	90565	97686	97690	103846	103850	110806	110810	118666	118670	123056	123060	129866	129870
70351	70355	79211	79215	84881	84885	90766	90770	98231	98235	104896	105900	110981	110985	118691	118695	123231	123235	129891	129895
70506	70510	79236	79240	84956	84960	90776	90780	98251	98255	104156	104160	111066	111070	118721	118725	123581	123585	129926	129930
70941	70945	79266	79270	84966	84970	90896	90900	98566	98570	104351	104355	111081	111085	118731	118735	123606	123610	130051	130055
70981	70985	79636	79640	85121	85125	91066	91070	98691	98695	104506	104510	111371	111375	118816	118820	123671	123675	130096	130100
71206	71210	79756	79760	85166	85170	91136	91140	98811	98815	104846	104850	111386	111390	118851	118855	123686	123690	130136	130140
71511	71515	79771	79775	85436	85440	91256	91260	98911	98915	104946	104950	111481	111485	118856	118860	124161	124165	130316	130320
71696	71700	80296	80300	85526	85530	91371	91375	99201	99205	105081	105085	111731	111735	118916	118920	124221	124225	130361	130365
71776	71780	80636	80640	85886	85890	91381	91385	99416	99420	105481	105485	112031	112035	118936	118940	124451	124455	130676	130680
71851	71855	80711	80715	85946	85950	91591	91595	99426	99430	105951	105955	112391	112395	119011	119015	124756	124760	131081	131085
72271	72275	80841	80845	85971	85975	91666	91670	99616	99620	106116	106120	112656	112660	119046	119050	124856	124860	131316	131320
72766	72779	80951	80955	86086	86090	91726	91730	99761	99765	106121	106125	113206	113210	119526	119530	124906	124910		
72886	72890	81036	81040	86261	86265	91821	91825	100056	100060	106361	106365	113631	113635	119631	119635	124951	124955		

Firenze, il 1° Aprile 1896.

NB. — Presso l'Amministrazione centrale della Società e presso i Banchieri corrispondenti trovasi ostensibile l'elenco delle Obbligazioni estratte e non ancora rimborsate.

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

Dai punti contro indicati alle Stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)		BIGLIETTI SEMPLICI — Londra (1) 1a classe	Londra (1) 2a classe	Parigi (2) 1a classe	Parigi (2) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO — Londra (3) (Diritto di porto compreso) 1a classe	Londra (3) 2a classe	Londra (3) validità	Parigi (4) 1a classe	Parigi (4) 2a classe	Parigi (4) validità
Via Moncenisio											
Torino	via Calais....	166 85	116 55	90 75	61 60	254 —	187 85	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni
	via Boulogne..	160 25	112 05								
Milano	via Calais....	180 90	129 15	104 85	72 25	272 25	199 80	45 giorni	166 85	119 —	30 giorn
	via Boulogne..	175 60	124 65								
Venezia	via Calais....	—	—	141 75	97 30	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni
	via Boulogne..										
Genova	via Calais....	187 —	131 —	111 40	76 05	—	—	—	—	—	..
	via Boulogne..	180 90	126 50								
Via Genova											
Livorno	via Calais....	209 90	147 05	134 30	92 10	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne..	203 80	142 55								
Firenze	via Calais....	217 30	152 25	141 70	97 30	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne..	211 20	147 75								
Roma	via Calais....	249 —	174 40	173 40	119 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne..	242 90	169 90								
Napoli	via Calais....	279 85	196 —	205 60	142 —	478 50	353 95	6 mesi (**)	—	—	—
	via Boulogne..	273 75	191 50								
Via Bologna											
Firenze	via Calais....	224 60	157 30	149 —	102 35	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne..	218 50	152 80								
Roma	via Calais....	263 85	184 80	188 25	129 85	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne..	257 75	180 30								
Napoli	via Calais....	294 80	206 50	220 60	162 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne..	288 70	202 —								
Brindisi Via Napoli	via Calais	325 85	228 20	251 60	174 20	543 25	399 30	6 mesi (*)	—	—	—
	via Boul.	319 75	223 70								
Brindisi Via Bolog.	via Calais	302 65	211 95	227 05	157 —	525 45	386 80	6 mesi	—	—	—
	via Boul.	296 55	207 45								
Messina Via Napoli	via Calais	369 25	259 75	295 —	205 80	—	—	—	—	—	—
	via Boul.	363 15	255 25								

OSSERVAZIONI.

Biglietti semplici.

(1) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta.

Per diritto del bollo fr. 0,10 per i biglietti al disopra di 10 franchi.

(2) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi che valgono per 20 giorni.

Biglietti d'andata e ritorno.

(3) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta.

(*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capo-stazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia.

(**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto.

(4) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI	1a e 2a CLASSE	1a e 2a CLASSE (Via Folkestone)	1a e 2a CLASSE (*)	1a e 2a CLASSE (***)		Treno di lusso PENINSULAR-EXPRESS settimanale il venerdì part. da LONDRA (1)
Londres Ch.-Gross Par.	9 — a.	10 — a.	11 — antim.	8 15 p.		8 15 p.
Londres Victoria . . —	9 — a.		11 — antim.	8 15 p.		8 15 p.
Douvres . . . . —	10 55 a.		1 — pomer.	10 15 p.		10 15 p.
(ora di Greenwich) . Arr.	12 15 a.		2 20 pomer.	12 10 a.		12 10 p.
Calais-M. (*Buffet*)	*Déjeun.*					
(ora francese) . Par.	12 49 p.		3 — pomer.	1 04 a.		1 » a.
Boulogne-Gare . . (*Buffet*) Arr.	1 27 p.	2 18 p.	—	1 49 a.		—
Par.	1 29 p.	2 23 p.	—	1 51 a.		—
Amiens (*Buffet*) . Arr.	3 04 p.	3 59 p	5 12 pomer.	3 41 a.		3 28 a.
Par.	3 09 p.	4 04 p.	5 17 pomer.	3 46 a.		3 33 a.
Paris-Nord (*Buffet*) Arr.	4 45 p.	5 40 p.	7 — pomer.	5 38 a.		Per la grande cintura
	Pranzo					
Par	*Vagon-restaurant*		7 44 pomer.	6 23 a.		
Paris-Lyon (*Buffet*) Arr			8 21 pomer.	7 28 a.		
	(B) 1a e 2a classe		1a e 2a classe	1a cl.	1a 2a cl.	
Paris-Lyon (*Buffet*) Par.	8 55 p.		9 10 p.	9 25 a.	2 15 p.	
Dijon . . . . Arr.	1 51 a.		2 24 a.	2 01 p.	7 13 p.	10 32 a.
Genève . . . . —	»		8 52 a.	11 47 p.	—	—
Aix-les-Bains . . . . —	6 33 a.		7 58 a.	10 45 p.	12 27 a.	3 18 p.
Chambéry . . . . . . —	6 56 a.		8 31 a.	11 24 p.	12 50 a.	3 40 p.
Modane . . . . —	9 43 a.		1 38 p.		3 37 a.	6 40 p.
Torino (ora dell'Europa centrale (2). . . Arr.	2 20 p.		6 40 p.	—	8 10 a.	11 12 p.
Torino . . . . Par	2 40 p.		7 55 p.	—	8 45 a.	
Novara . . . . . . Arr	4 36 p.		9 51 p.	—	10 42 a.	
Milano . . . . Arr	5 35 p.		11 05 p.	—	11 40 a.	
					1a 2a cl.	
Torino . . . . Par.	2 45 p.		8 10 p.	—	8 40 a.	
Genova . . . . . . Arr.	6 14 p.		11 21 p.	—	12 » p.	
San-Remo . . . —	11 22 p.		8 45 a.	—	4 47 p	
Pisa . . . . —	10 58 p.		4 30 a.	—	4 34 p.	
Firenze . . . . —	12 45 a.		7 30 a.	—	6 54 p.	
Livorno . . . . —	11 39 p.		5 24 a.	—	5 09 p.	
Roma . . . . —	6 34 a.		10 30 a.	—	11 30 p.	
Napoli . . . . —	1 36 p.		6 30 p.	—	7 10 a.	
Brindisi . . . . —	»		»	—	6 20 p.	
Torino . . . . Par.	2 45 p.		7 05 p.	—	8 40 a.	11 20 p.
Alessandria . . . . Arr.	4 18 p.		8 55 p.	—	10 15 a.	12 50 p.
Bologna . . . . —			2 12 a.	—	2 53 p.	5 19 a.
Ancona . . . . —	—		6 52 a.	—	11 10 p.	9 21 a.
Brindisi . . . . —	—		10 17 p.	—	11 » a.	7 50 p.
Firenze . . . . —	—		6 23 a.	—	6 25 p.	
Roma . . . . —	—		12 50 p.	—	11 50 p.	
Napoli . . . . . . Arr.	—		6 30 p.	—	7 10 a.	

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

RITORNO

STAZIONI	1a e 2a CLASSE	1a e 2a CLASSE		1a e 2a CLASSE	
Napoli. (ora dell'Europa centrale (2) . . Par.	7 50 a.	—	—	2 55 p.	
Roma . . . . —	2 30 p.	—	—	11 10 p.	
Firenze . . . . —	9 05 p.	—	—	6 10 a.	
Brindisi . . . . —	6 10 a.	—	—	5 35 p.	
Ancona . . . . —	8 32 p.	—	—	5 35 a	
Bologna . . . . —	1 35 a.	—	—	10 30 a.	
Alessandria . . . . . —	6 38 a.	8 33 a.	10 46 a.	5 12 p.	
Torino . . . . Arr.	8 30 a.	10 13 a.	12 30 p.	7 — p.	
Brindisi . . . . . . Par.	—	—		10 20 a.	
Napoli . . . . —	7 50 a.	2 55 p.		10 45 p.	
Roma . . . . —	3 » p.	8 50 p.	10 17 p.	8 10 a.	
Livorno . . . . —	9 40 p.	»	4 10 a.	1 55 p.	
Firenze . . . . —	8 25 p.	»	»	12 05 p.	
Pisa . . . . —	10 32 p.	2 55 a.	4 47 a.	2 35 p.	
San-Remo . . . —	6 50 p.	»	3 30 a.	1 48 p.	
Genova . . . . —	2 45 a.	6 35 a.	8 46 a.	7 07 p.	
Torino . . . . Arr.	7 45 a.	10 18 a.	12 30 p.	10 50 p.	
Milano . . . . Par.	1 50 a.	10 40 a.		8 18 p.	
Novara . . . . —	4 30 a.	11 40 a.		9 16 p.	
Torino . . . . Arr.	8 25 a.	1 40 p.		11 10 p.	
Torino . . . . Par.	8 50 a.	2 20 p.		11 25 p.	—
Modane (ora franc.) . —	12 19 p.	5 26 p.		2 21 a.	—
Chambéry . . . . . . —	3 42 p.	8 14 p.		5 02 a.	—
Aix-les-Bains . . . . —	4 14 p.	8 39 p.		5 27 a.	—
Genève . . . . —	2 46 p.	7 21 p.		4 15 a.	—
Dijon . . . . —	11 20 p.	1 45 a.		11 40 a.	1 12 p.
Paris-Lyon (*Buffet*) Arr.	4 43 a.	6 50 a.		5 33 p.	5 54 p.
Paris-Lyon (*Buffet*) Par.	7 25 antim.			6 50 p.	
Paris-Nord (*Buffet*) Arr.	8 04 antim.			7 49 p.	
			Déjeun.	*Pranzo*	
	A) 1a, 2a classe	1a 2a cl.	1a 2a cl.	(**) 1a, 2a, 3	
Par	9 — antim.	10 30 a.	11 50 a.	9 — p.	
Amiens (*Buffet*) . Arr.	10 40 antim.	12 06 p.	1 25 p.	10 47 p.	
Par.	10 45 antim.	12 26 p.	1 30 p.	10 52 p.	
Boulogne-Gare (*Buffet*) Arr.	12 18 pomer.	2 01 p.	»	12 34 a.	
Par.	12 20 pomer.	2 04 p.	»	12 36 a.	
(ora francese) . Arr.	1 » pomer.	Via Folkestone	3 41 p.	1 20 a.	
Calais-M. (*Buffet*) (ora di Greenwich) . Par.	1 11 pomer.		3 45 p.	1 30 a.	
Douvres . . . . —	3 05 pomer.		5 45 p.	4 — a.	
Londres Victoria . Arr.	4 50 pomer.		7 30 p.	5 55 a.	
Londres Ch.-Gross Arr.	4 55 pomer.	6 10 p.	7 35 p.	5 55 a.	

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSERVAZIONI. — *Viaggiatori.* — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende viaggiatori di 3a classe da Parigi per Boulogne, Calais e l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori di 3a classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne. (A) Questo treno non prende i viaggiatori di 2a classe che per Calais e l'Inghilterra. (B) Il treno che parte da Parigi-Lione alle 8.55 pom. non prende a Parigi in 2a classe che i viaggiatori a destinazione oltre Culoz in direzione di Modane e dell'Italia. — *Nota importante.* I treni che partono da Parigi-Nord per Londra alle 9 a. e alle 9 p. e quelli che partono da Londra per Parigi-Nord alle 9 a. e alle 8.15 p., prendono viaggiatori per Boulogne e Boulogne Tintelleries. — *Vetture dirette da Calais verso P.-L.-M.* Una vettura di 1a classe lits-salon va direttamente da Calais a Milano col treno che parte da Calais alle 3 p. e da Parigi-Lione alle 8.55 p. — *Da P.-L.-M. verso Calais.* Una vettura di prima classe lits-salon va direttamente da Milano a Calais col treno partente da Milano alle 10.40 a. e da Parigi-Nord alle 9 a.

Torino, 1896 — Tip. Lit. Camilla e Bertolero di Natale Bertolero, Via Ospedale, 18.

G. Pastori Dirett. propr. responsabile

ANNO XXIX. Sabato, 25 Aprile 1896 NUM. 17.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA . . . . L.	20	11	6
PER L'ESTERO . . . . »	28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze. 13 — Torino

COMMISSIONE PER LO STUDIO DEI PROVVEDIMENTI NECESSARI A SODDISFARE I BISOGNI DEL TRAFFICO NEL PORTO DI GENOVA

Relazione della Sotto-Commissione tecnica composta dai signori Comm. ZAINY, Presidente, Comm. CROSA, Com.te CASSANELLO e Comm. OLIVA, incaricata di studiare e proporre le nuove opere occorrenti al Porto di Genova per far fronte all'aumento del Traffico previsto nel ventennio 1893-1913.

PROGETTO DI SISTEMAZIONE ED AMPLIAMENTO DEL PORTO DI GENOVA.

(Continuazione, vedi numero 16).

Il movimento pei Giovi e per la linea di Ponente complessivamente ammonterà a 55 treni, ai quali corrispondono almeno 33 treni discendenti, formando così un complesso di 88 convogli, che, senza provvedimenti speciali, dovrebbero transitare davanti alla stazione di S. P. Arena, tra le due tettoie viaggiatori.

Attualmente transitano in questo punto :

18 treni viaggiatori della linea di Ventimiglia ;
8 » » di Ovada ;
17 » » succursale ;
13 » » di Busalla ;
56 treni viaggiatori ;
11 treni merci per Pisa ;
10 » per Ventimiglia ;
4 » locali per S. Limbania e P. Caricamento;
50 » per le linee dei Giovi;
75 treni merci :

ossia in totale 131 treni nei mesi nei quali si verificano al Porto i maggiori arrivi. Questo movimento si svolge in poco meno di 20 ore, con intervallo quindi di 9′20″ fra il passaggio di un treno e quello del successivo.

Se a questo movimento aggiungeremo anche quello di 38 treni che si riferiscono all'accrescimento del traffico del 78.5 0|0 sulla linea di Ponente e dei Giovi, giungeremo ad un effettivo di 169 treni transitanti in 20 ore, cioè a 7′10″ d'intervallo.

Tale movimento non può essere ammesso se non in momenti eccezionalissimi, e sarebbe atto di grave imprevidenza il disporre perchè si dovesse continuamente mantenere il transito a tale tensione.

Tale movimento sarebbe di per sè stesso gravosissimo, anche se fosse distribuito regolarmente lungo la giornata; ma ciò non può esser fatto, dovendosi subordinare la corsa dei treni merci a quella dei treni viaggiatori, al tempo necessario, perchè si compiano in stazione i movimenti che debbono precedere e seguire il passaggio dei detti treni passeggieri, ecc., ecc. Il transito per S. P. Arena, in determinate ore del giorno, sarebbe certamente impedito, ed un uguale ostacolo incontrerebbe al bivio Torbella, sommando così le durate delle ostruzioni. È inutile ripetere su tale argomento le considerazioni svolte dal signor Lampugnani, dalle quali si vede come oggi, con un movimento merci avviato alla Riviera di Ponente ed ai Giovi, pari appena al 56 0|0 di quello che si avrà nel 1913, si stia già lottando con difficoltà e pericoli, che appena in parte si potranno evitare coi lavori or ora approvati.

Occorrono adunque nuove vie di comunicazione fra il Porto e le linee che ricevono la maggior parte del traffico fornito dal Porto. Ciò è necessario sia fatto per mantenere agli scali marittimi la necessaria potenzialità, la quale, giova ripetere, non può essere conseguita, se non si allontana rapidamente dal Porto la merce sbarcata. A tale intento non si potrà giungere, se non si provvederà che gli accessi alle linee che ricevono il detto carico siano sempre tenute sgombre.

L'ostruzione che si verificherebbe a S. P. Arena ad al bivio Torbella sarebbe di ostacolo a tale svolgimento di programma, epperciò, se non si vuole che i lavori progettati, per aumentare la potenzialità di Genova, vadano sprecati, o servano solo a fare aumentare i lagni per la deficienza nel servizio ferroviario, si dovrà pensare a dare al Porto una via di comunicazione diretta colle linee dei Giovi a monte del bivio Torbella.

Sulla necessità di dare al Porto una nuova linea d'accesso, non pare siavi disparità di vedute fra i vari progettisti. Anche gli ing. Biondi ed Attendoli, nella loro Monografia sulla direttissima Rivarolo-Genova-P. B., accennano alla convenienza d'una diramazione da Rivarolo a S. Benigno.

Così pure il comm. Giaccone si propone di collegare il nuovo bacino del Faro colla linea di Ponente, colla Succursale dei Giovi e colla linea di Ovada mediante una linea indipendente, che, passando a mare, si congiunge alle linee esistenti sulla riva destra della Polcevera. Questa linea attraversa quella di Ponente a livello oltre il ponte sulla Polcevera, risale la sponda destra del torrente, congiungendosi alla Succursale con un sottopassaggio alla linea di Ovada Soluzione che noi ci asterremo dal discutere, perchè trova la sua ragione di essere nel progetto del bacino del Faro, e che non sarebbe, a nostro avviso, consigliabile con i provvedimenti d'indole marittima da noi proposti.

Nel progetto Tortarolo si accenna pure a nuove gallerie di comunicazione coi grandi ponti, ma non si sviluppa il concetto di nuove linee d'accesso indipendenti dal transito per Sampierdarena.

Volendosi pertanto collegare il Porto alle linee alle quali si avvia la maggior parte del traffico, e dalle quali proviene la quasi totalità del materiale vuoto e delle merci destinate all'imbarco, non conviene rinunciare al beneficio di essere allacciati ad entrambe le linee dei Giovi, che costituiscono la vera e facile comunicazione colla valle del Po, abbandonando piuttosto, se fa d'uopo, il collegamento con Ovada.

Servirà quindi a questo scopo la linea tracciata nel piano (allegato *C*) in scala di 1 : 25000, annesso alla presente Relazione, la quale, allacciandosi ai ponti del Porto con tre gallerie speciali, attraversa la cava della Chiappella, e, con un tunnel di 1300 metri sotto il colle di S. Benigno, conduce a Rivarolo, e, finalmente, con due distinte linee si congiunge alla Succursale dei Giovi, oltre il bivio Torbella, ed alla vecchia linea di Busalla oltre la stazione di Rivarolo. Tale linea misura la lunghezza di 3 chilometri dalla bocca di galleria sottostante a quella di S. Lazzaro al bivio di Rivarolo, un chilometro è lunga la diramazione alla Succursale ed un chilometro misura pure la diramazione su Busalla. Il transito su quella linea abbrevierà quindi la via di 750 metri sul percorso attuale. Le pendenze di questa linea saranno inferiori al 16 0|00, pendenza normale della Succursale.

Questa comunicazione, oltre all'evitare il transito per Sampierdarena di tutto il materiale diretto e proveniente da Novi, tanto nel caso in cui percorra l'una che l'altra delle due linee dei Giovi, avrà anche il beneficio di costare relativamente poco, non presentando difficoltà di sorta, perchè le uniche opere speciali consistono in un ponte sul torrente Polcevera ed una galleria lunga quasi 1300 metri da scavarsi in roccia calcarea schistosa, e quindi in condizioni di altre, già eseguite senza difficoltà nella stessa località.

In quanto alla parte di levante del Porto si sa che da tempo viene richiesta una diretta comunicazione fra le calate del Molo Vecchio e la ferrovia di Spezia con una galleria sotto il colle di Carignano. Se si tiene conto del movimento probabile che avremo nel 1913 verso quella direzione in partenza dal Porto (80 carri) e che di questo movimento la maggior parte avrà origine dalle calate ad occidente della galleria di S. Tommaso ed avrà sempre la convenienza di usare di quella galleria anzichè della nuova comunicazione, sembra indiscutibile che non convenga ancora dichiarare necessaria la costruzione di questa nuova opera.

I due tracciati che vennero studiati e che sono indicati nel piano (Allegato *C*) costano: quello a monte L. 4,000,000 e quello a mare L. 3,500,000. Bastano queste due cifre a dimostrare come troppo caro si pagherebbe l'utile di mandare direttamente alla fermata di Terralba, senza regressi, a S. Limbania, i 20 o 30 carri che giornalmente P. Caricamento ed il Molo Vecchio potranno eventualmente fornire alla linea di Spezia.

Sembra invece alla Sotto-Commisssione che si potrà ricorrere anche presso di noi all'espediente dei pontoni trasbordatori pei carri ferroviari, quali sono in uso specialmente a New-York per lo scambio del materiale fra le varie stazioni ferroviarie poste su differenti sponde del Porto, affine di rendere possibile un esteso servizio ferroviario al Molo Vecchio. Con ciò si lascierà P. Caricamento sollevata dal movimento di transito, che ne aggraverebbe le condizioni e si potranno portare rapidamente in composizione ai treni in partenza, sul P. Assereto o sul P. Colombo, i carri caricati al Molo Vecchio.

c) *Stazioni ferroviarie in comunicazione col Porto.* — Su questo tema, le Relazioni del signor Lampugnani bastano a dare una idea dello stato delle cose e dei rimedi occorrenti a porvi riparo. Non ci sembra sia còmpito della Sotto-Commissione entrare in una dettagliata discussione su tale argomento, nè che si possa accollare al Porto la spesa che sarà necessaria per mettere le stazioni che hanno relazioni commerciali con Genova, in grado di ricevere l'aumento di traffico che loro sarà inviato da quel Porto.

Diremo solo che non possono andar disgiunte le due cose, e che mentre si provvederà a rendere più ampio e potente il Porto e lo si munirà di linee d'accesso facili, sarà necessario che dall'altra sia iniziata quella serie di provvedimenti atti a dar sfogo a quell'aumento di traffico, che le nuove condizioni portuali renderanno fattibili. Senza questi provvedimenti in favore delle stazioni all'interno del paese, perdureranno, se pur non aumenteranno, gl'ingombri e la giacenza inoperosa di carri carichi. Una buona utilizzazione del materiale mobile sarà sempre impossibile ad ottenersi fino a che non si penserà, oltre che al miglioramento degli scali di scarico dei vagoni, anche al completamento delle stazioni nelle quali i carri debbono essere caricati.

La Sotto-Commissione sente il dovere di insistere sulla necessità che tali provvedimenti siano studiati ed attuati simultaneamente, ritenendo la cosa indispensabile al buon andamento del Porto, essendo facile il comprendere che potrebbe riuscire più dannoso che utile il fornire comodità di sbarco al Porto, quando poi le merci rimanessero prive dei mezzi di essere scaricate a destino.

d) ***Qualità e quantità dei carri da fornirsi al Porto.*** — Nella Relazione della Rete Mediterranea sul servizio dei carboni, s'insiste sulla necessità di avere sul Porto in maggioranza i carri aperti con sponde alte, atti al servizio dei carboni ed alle operazioni di carico colle gru, scegliendo un tipo avente, a pari lunghezza dei carri attuali, una maggior portata. I carri da 16 tonnellate, che ultimamente vennero posti in servizio, servono bene al traffico dei carboni e del cotone, ed al carico colle gru: essi hanno uguale lunghezza dei carri da 12 tonnellate, già in uso, e permettono quindi di utilizzare le calate in miglior modo, non occupando che una lunghezza di poco superiore a quella del carro normale ed offrendo una capacità di carico quasi doppia. Questi carri girano sulle piattaforme, che generalmente sono adibite al servizio merci (D = 4.50) e che si trovano in tutti gli scali all'interno ed anche al Porto, per formare gli accessi ai binari di scarico e di carico. Tale tipo di carro deve essere raccomandato, pel buon sviluppo del traffico, al Porto di Genova, di preferenza anche a quello dei vagoni di maggior portata, ma muniti di due carrelli, perchè non obbligano, come questi ultimi, a speciali manovre per passare dai binari di scarico alla pesatura, e da questa ai binari di formazione dei treni e non richiedono ponti a bilico speciali.

Le condizioni generali delle finanze dello Stato non permettono di sperare che si possa provvedere largamente ad un aumento del materiale rotabile e quindi anche ad una provvista di materiale appropriato alle varie specialità di traffico che si riscontrano nel Porto. Questi carri speciali, che accrescerebbero bensì la dotazione in numero, ma non sarebbero utilizzati continuamente, potranno, se necessari, esser provvisti dai negozianti stessi, che traggono un beneficio dalle speciali disposizioni dei carri, e lo Stato dovrà limitarsi a concentrare i suoi sforzi sull'aumento della dotazione dei carri di uso comune, quali sono quelli aperti con sponde alte, già nominati, e quelli chiusi atti al trasporto di merci all'estero, poichè a quest'ultimo proposito non si deve dimenticare che il Porto di Genova tende a servire anche le regioni centrali dell'Europa.

La Sotto-Commissione non può astenersi però dal far voti perchè il Governo non dimentichi che i lavori necessari a farsi al Porto, per non arrestarne lo sviluppo del traffico, devono essere accompagnati da un aumento altresì nella dotazione del materiale mobile. Oggi sappiamo tutti, a mezzo dei lagni periodici che partono dal commercio genovese, che la Rete Mediterranea, pur ricorrendo a ripieghi d'ogni sorta, non riesce sempre a fornire il necessario numero di vagoni al Porto di Genova. L'aumento di traffico che venne previsto, corrisponde a portare da 1120 a 2000 il numero di carri che giornalmente partiranno dal Porto carichi. Sono dunque 880 carri utili al giorno in più, che si dovranno avere nell'anno 1913, esclusivamente pel servizio del Porto di Genova; e siccome sappiamo che la durata media di un viaggio completo di un carro è di 5 giorni, possiamo concludere che a servizio del traffico del Porto lo Stato dovrà aver provveduto gradualmente ad un aumento della dotazione del materiale rotabile nella misura di (880 × 5 =) 4400 carri, sostenendo annualmente una spesa di L. 1,000,000 circa.

Prima adunque che scada il ventennio, pel quale la Commissione è chiamata a fare i suoi studi, lo Stato avrà dovuto aumentare a beneficio esclusivo del traffico che ha origine dal Porto di Genova, il materiale della Rete Mediterranea di 4400 carri, con una spesa di L. 20,000,000, e ad un aumento di binari in ragione di 10 ml. per carro in varie stazioni, circa 44,000 ml. di nuovi binari per ricovero di questi carri, incontrando una spesa di circa L. 5,000,000.

La Sotto-Commissione non crede che la spesa relativa a questa provvista ed a questi lavori debba gravare sui fondi assegnati al Porto; il Governo vedrà con quali mezzi finanziari potrà procedere alla maggiore dotazione di materiale, o con quali misure legislative potrà in parte rimediare, accelerando la circolazione dei vagoni sulle Reti.

Ad ogni modo, giova osservare che tale ingente spesa non sarà d'aggravio per lo Stato, inquantochè, se teniamo conto che al 1913 i carri partiti dal Porto saranno 200,000 più del numero verificatosi nel 1893, che la distanza media alla quale sulla Rete Mediterranea giunge la merce è di 110 chilometri, che il carro contiene in media 9.3 tonnellate e che la merce paga L. 0.050 (in luogo di L. 0,065 per tener conto della preponderanza del carbone e dei ribassi ulteriori che non si mancherà di concedere sulle tariffe attuali), e che finalmente allo Stato tocca il 25 % sugli introiti (dato che siano rinnovati i contratti d'esercizio per un secondo ventennio), toccherà al Governo una maggiore compartecipazione annua di 0.275 × 200,000 × 110 × 9.3 × 0.05, = L. 2,820,000, somma che copre ampiamente di per sè stessa gl'interessi della spesa che l'Erario dovrebbe sostenere, e senza tener conto di altri e maggiori proventi e beneficii del Paese che verrebbero ad aversi per l'aumentato sviluppo dei traffici.

Giova notare che in questo computo non si è messa in evidenza la spesa corrispondente all'aumento dei mezzi di trazione, che si renderà necessario col crescere della circolazione dei vagoni, ritenendo che per qualche tempo almeno potrà provvedersi col rinnovamento, già iniziato, delle deboli e vecchie locomotive con altre di tipo più potente e moderno.

e) *Pesatura.* — La pesatura può esser causa di ritardo notevole nello sgombro delle calate, epperciò è necessario che venga posto mente a tale particolare di servizio inevitabile, per aver una sicura norma nella tassazione delle merci nei rapporti ferroviari e doganali, e per regolare i conti fra mittente e destinatario. Sarà perciò necessario che siano sperimentati e migliorati, se ciò occorre per introdurli nell'uso corrente, i pesatori automatici che lavorano uniti ai ganci delle gru e che colle nuove forniture di gru si provveda a che esse, specialmente se destinate allo sbarco dei carboni, siano munite di tali meccanismi.

Intanto le disposizioni speciali studiate sul piano del Porto in riguardo al servizio ferroviario prevedono appunto un aumento di bilici sui binari che dalle calate conducono alle linee di formazione dei treni per facilitare la pesatura senza che il transito dei carri abbia a subire incaglio.

f) *Accessori.* — Gl'impianti ferroviari nel Porto saranno completati dalle gru idrauliche per la rifornitura delle locomotive che, con lieve spesa, servendosi delle condotte che alimentano le navi, potranno essere impiantate alla radice dei ponti che ancor ne sono sprovvisti, per servire alle locomotive dei treni e di manovra.

Non occorreranno Rimesse sul Porto, come l'esperienza dimostra, non essendo mai stata utilizzata neppur quella che venne costrutta alla radice del ponte Assereto.

Saranno invece necessari vari edifici ad uso degli Uffici ferroviari e di dogana, come quelli che s'impiantarono al ponte Doria, da erigersi alla radice dei vari moli e ponti, per servire altresì di ricovero al personale di fatica che lavora in ognuna di quelle località.

VII. **Gru.** — Le gru previste sono tutte di tipo alto, come quello che meglio si presta non solo a lasciar libere le calate da un binario di sponda ozioso, ma anche perchè questo permette maggior libertà di manovra attraverso al sartiame delle navi. La volata, o sbraccio, di queste gru venne prevista di 12 metri, essendo stato riconosciuto dall'esperienza fatta esser tale lunghezza più conveniente per lasciare due binari di carico lungo le calate, e fra questi ed i depositi a terra una sufficiente strada carraia. Sarebbe desiderabile che la portata di queste gru fosse portata a tonn. 2, affine di accrescere il carico utile di ogni operazione da tonn. 1 a 1.500, e così permettere, come desiderano i commercianti di carbone, di scaricare almeno 700 tonnellate da una nave, con due gru, in 10 ore di lavoro.

Per servire il Molo Nuovo ed i ponti Caracciolo, Assereto ed il lato sud del ponte Colombo, cioè in tutto ml. 2700 di nuove calate, si sono previste 80 nuove gru, ossia una gru ogni 34 metri, che è quanto dire due gru per ogni nave accostata.

I mezzi speciali per lo scarico di altre merci, e specialmente dei grani, saranno, come ovunque avviene, forniti dalla speculazione privata, la quale avrà interesse a rendere facile lo scarico di tali merci nei magazzini all'uopo destinati. Così i *silos* pel grano, che vennero segnati alla radice del ponte Colombo, potranno ricevere il grano dalle navi accostate al detto ponte, insaccarlo e spedirlo per ferrovia, od anche immagazzinarlo. Serviranno al trasporto del grano le tele che passeranno in gallerie sotto ai binari ed allo scarico le gru speciali, oppure gli elevatori di vario tipo, usati per tale traffico e che saranno impiantati sulle calate a cura della Società che costruirà i *silos*.

IX. **Magazzini o tettoie.** — Sui ponti destinati allo scarico del carbone non vennero progettate tettoie. Queste vennero invece riservate a quella parte del Porto destinata alle merci che ne abbisognano.

Sul lato nord del ponte Assereto si sono progettate tre grandi tettoie misuranti complessivamente la lunghezza di 360 ml., con un'area di 10,000 mq., per servire alle merci varie ed al transito.

Sul lato sud del ponte Colombo due grandi magazzini, a due piani, serviranno ai cotoni; essi presenteranno una lunghezza di 360 m. ed un'area di 10,000 mq. al piano superiore, e di 7500 al piano terreno, ossia complessivamente mq. 17,500.

Sul lato nord del ponte Colombo verranno ricostruite le due tettoie che ora si trovano sul ponte stesso sul lato sud.

Sulla calata dei Magazzini generali verrà eretta una tettoia capace di 1600 mq. di superficie coperta, e altre tettoie saranno pure costrutte sulla calata degli Zingari, con una superficie di 2000 mq.

La tettoia che ora si trova sul ponte Caracciolo sarà ricostruita sulla fronte a sud del Molo Vecchio.

Saranno adunque 31,100 mq. di nuova area coperta che andranno ad aggiungersi ai 40,000 mq. che ora si hanno in Porto, aumentando così la superficie di deposito della merce, nella stessa proporzione colla quale si prevede che

nel ventennio abbia a svilupparsi il traffico, senza pregiudizio di quelle altre che si potranno costrurre nelle molte aree libere anche a spese dei privati, e specialmente delle Compagnie di Navigazione in seguito a convenzioni.

Tutte queste tettoie saranno munite di chiusure scorrevoli, come lo sono quelle dei ponti Colombo e Parodi, per modo che esse possano servire anche da magazzini chiusi.

Anche sui ponti che si prevede destinati ai carboni, alle ferramenta ed ai legnami, furono tenuti i binari a distanza tale fra loro, che, senza incontrare ulteriori spese di sistemazione, fosse possibile di erigere tettoie sugli spazi liberi per depositi a terra, affine di destinare ad altre merci le dette calate, qualora per decremento nell'importazione di carbone o per ampliamento ulteriore del Porto tali fronti fossero disponibili.

Sul lato nord del Molo Vecchio non si assegnarono tettoie, dovendosi intendere che queste saranno erette dalle Società di Navigazione, le quali avranno in concessione la detta fronte per ormeggio delle proprie navi. Ciascuna di queste Compagnie costruirà a sue spese, e nel modo che le sembrerà più opportuno, gli edifici dei quali abbisognerà per provvedere ai proprii servizi.

X. **Aree di deposito.** — Colla sistemazione proposta dalla Sotto-Commissione le aree di deposito che misurano complessivamente mq. 48,100 verranno ridotte a 41,000 colla demolizione dei ponti Sapri e Paleocapa, ma si guadagneranno mq. 5000 sulla sponda nord del Molo Nuovo, metri quadrati 6000 sulla sponda sud del Molo stesso, 40,000 mq. sul ponte Caracciolo e 7500 mq. sul ponte Assereto in più di quelli che ora vi si godono. Saranno in tutto 58,500 mq. che andranno ad aggiungersi ai 41,000 che rimangono dell'impianto attuale, formandosi così un complesso di area utilizzabile per depositi a terra di circa 100,000 mq.

Se prendiamo a considerare il commercio dei carboni, al quale si possono assegnare più di 50,000 mq. di aree di deposito, vediamo che sulle aree nelle quali si può depositare tale merce si può accumulare ben 150,000 tonn. di combustibile, che è quanto dire l'arrivo di 15 giorni interi.

Questo esame basterà a dimostrare che le aree provvedute possono ritenersi sufficienti. Ma occorre ripetere che gli sforzi di tutti coloro che contribuiranno all'esercizio del Porto, dovranno esser rivolti a far sì, che la merce di transito abbia sempre a trovar pronti i mezzi di trasbordo dei quali abbisogna e debba solo eccezionalmente servirsi di depositi temporari a terra. (*Continua*).

FERROVIE E LAVORI PUBBLICI IN RUMANIA

(Rapporto di E. Beccaria Incisa, *R. Ministro a Bucarest)*

Appena 35 anni fa la Rumania era ancora paese quasi sconosciuto nelle sue manifestazioni economiche ai popoli occidentali.

Con l'assunzione al trono dell'attuale sovrano, è cominciata per questo paese un'èra novella. Già al 1871 risalgono le costruzioni delle due grandi arterie ferroviarie che congiunsero da una parte la Valacchia al Banato, dall'altra la Moldavia alla Bucovina. Dopo i fortunosi avvenimenti guerreschi che le procacciarono la sua piena indipendenza politica, la Rumania vide aprirsi davanti a sè un lungo e proficuo periodo di pace, di cui seppe approfittare per spingersi più avanti sulla via della civiltà e del progresso economico. Senza parlare dei grandiosi lavori compiuti dalla Commissione europea sul Basso Danubio, vennero intrapresi e portati a compimento più di 20 linee e tronchi ferroviari che ricongiunsero fra loro i principali centri di popolazione, costruite per ogni dove ampie e comode strade maestre che necessitarono in più casi costose e notevoli opere d'arte, installati per i bisogni del commercio e della navigazione nei due importanti porti danubiani di Galatz e di Braila immensi *docks* e depositi di mercanzie. Recentemente poi veniva ultimato e posto in esercizio il gran ponte sul Danubio, tra Fetesti e Cernavoda — uno fra i più grandiosi lavori di tal genere che siansi compiuti in Europa — il quale congiunge Costanza con Bucarest; ed ora si stanno iniziando i lavori destinati a fare di quel porto della Dobrutscha uno dei più importanti scali commerciali del mar Nero.

Nè a vantaggio solo degli interessi economici si rivolgevano le cure di questi governanti. Il maggiore sviluppo dato dalla nuova legislazione alla educazione popolare richiese per ogni parte del Regno la costruzione di locali scolastici, i bisogni della difesa nazionale crearono intorno alla capitale un'ampia cinta di fortificazioni, l'incremento dei servizi amministrativi, le esigenze dell'igiene, gli abbellimenti edilizi fecero sorgere dappertutto nuove costruzioni.

All'epoca in cui venivano attuati, per opera specialmente di Case tedesche, francesi, austriache ed inglesi, gran parte dei lavori sopra enumerati, l'Italia, intenta anch'essa a completare la sua rete ferroviaria, alle grandi imprese edilizie della sua nuova capitale ed altre molteplici opere di pubblica utilità, non concorse che in ristrettissima misura ai lavori che qui venivano compiendosi. Non fu che in questi ultimi anni, allorquando la grave crisi, che ci travaglia ancora attualmente, si fece ad intralciare il movimento economico del paese, che molti dei nostri impresari ed ingegneri vennero in Rumania sperando trovarvi da impiegare utilmente la loro intelligenza ed operosità. Nè le loro speranze andarono del tutto fallite. Grazie alle loro conoscenze tecniche, all'ordine ed all'economia introdotti nei servizi, alla facilità per essi di trovare a miglior patto buoni operai in Italia, i nostri imprenditori seppero in poco tempo accaparrarsi buona parte dei lavori appaltati dal Governo.

Ed infatti l'ammontare complessivo dei lavori assunti da Italiani negli anni dal 1890 al 1895 ascende alla somma di *21 milioni e mezzo* di franchi all'incirca. È però da notarsi che in questa cifra non sono compresi vari lavori eseguiti da imprese italiane per conto del Ministero della guerra per il riparto « fortificazioni », dei quali non mi fu possibile conoscere il valore, non essendo essi stati posti all'incanto, ma dati *de gré à gré* da vari capi dei servizi locali. Atteso però il numero e l'importanza di detti lavori, ritengo che il loro costo debba pure essere abbastanza rilevante. Per la stessa ragione non mi fu dato aver precisa notizia degli appalti di forniture militari aggiudicate a Case italiane, come pure di altri minori lavori eseguiti da nostri connazionali per conto di varie amministrazioni. Da calcoli approssimativi ho però motivo di ritenere che il totale di detti importi venga ad accrescere di due milioni almeno la somma sopra indicata.

Appena un anno fa le imprese italiane occupavano ancora il primo posto nell'elenco degli appaltatori dell'amministrazione dei lavori pubblici in questo paese; ma l'aggiudicazione fatta nella primavera scorsa alla Casa Hallier di Parigi dei lavori di costruzione del porto di Costanza ha fatto pendere la bilancia a favore delle imprese francesi.

Avviene però di sovente che le stesse ditte estere vincitrici dei maggiori concorsi trovino il loro tornaconto a cedere in subappalto ad altre imprese parte delle opere loro aggiudicate, e non pochi sono i nostri compatrioti cui vengono tali lavori affidati. Questo caso si verificò recentemente per la stessa società Hallier assuntrice della costruzione del porto di Costanza, che dette ad un ingegnere italiano lavori di estrazione e frantumazione di pietre e di formazione di blocchi artificiali per l'importo di circa 500,000 lire; e non è improbabile che ad altri nostri imprenditori vengano ancora fatte da detta società nuove importanti concessioni. Così è il caso pure per la società di costruzione rumena, che conta fra i suoi subappaltatori molti Italiani. Se prescindendo quindi dagli appalti governativi propriamente detti si guarda all'insieme dei lavori di qualunque natura e provenienza, assunti in Rumania da imprese forestiere, puossi ancora asserire, senza tema di andare errati, che il primo posto compete tuttora all'Italia.

Non è fuor di proposito il rilevare qualmente il successo ottenuto dalle imprese italiane abbia non poco contribuito a mettere in evidenza il valore e la competenza tecnica

dei nostri ingegneri ed architetti, in guisa che alcuni tra essi poterono trovare vantaggioso collocamento nelle amministrazioni delle strade ferrate e presso gli uffici tecnici comunali delle principali città di questo Regno. Le ferrovie rumene impiegano attualmente in tutto 116 ingegneri, dei quali 23 italiani (4 capisezione e 19 assistenti); il municipio di Bucarest, 2 ingegneri, un topografo, 2 disegnatori, più 2 ingegneri italiani naturalizzati rumeni; il municipio di Jassy, 3 nostri ingegneri. Giova però qui rammentare esser ferma intenzione di queste autorità governative e comunali non solo di non ammettere d'ora innanzi ai pubblici uffici altri ingegneri forestieri, ma di surrogare man mano quelli che ancora rimangono con elementi indigeni che si vanno formando.

Sembra quindi assolutamente esclusa in avvenire ogni probabilità per i nostri ingegneri di trovare stabile occupazione presso queste amministrazioni.

Di pari passo, col sempre crescente concorso degli impresari italiani, aumentò in Rumania anche l'immigrazione dei nostri operai. L'ottima prova da essi fornita, salvo alcune eccezioni, dovunque ebbero a prestare l'opera loro, fa sì ch'essi vengono occupati di preferenza non solo dalle Case italiane, ma anche nei cantieri delle altre ditte intraprenditrici. Potranno forse le mutate condizioni politiche ed economiche in questo paese arrestare il movimento ascendente delle imprese italiane, come il progredire degli indigeni nelle scienze tecniche già preclude agli stranieri in generale il posto agli impieghi nei lavori pubblici. All'operaio nostro è tuttavia ancora assicurata per lungo tempo — ben inteso in proporzione dei bisogni — una larga parte nelle opere pubbliche in Rumania.

Mi rimane da aggiungere poche parole sull'avvenire che può essere riservato alle nostre imprese in Rumania.

Premetto che questo Ministero dei lavori pubblici si propone provvedere acciocchè d'ora innanzi, fra le pubblicazioni dei capitolati d'oneri e l'apertura della gara, corra tempo sufficiente da permettere agl'impresari all'estero di concretare le loro proposte e di presentarsi al concorso; ed acciocchè nello stipulare le condizioni del contratto si proceda in modo — per quanto ben inteso lo consentono le leggi e la protezione da accordarsi ai prodotti indigeni — da non favorire un'impresa a detrimento delle altre.

Conformandosi però ad un programma di severa economia, l'Amministrazione dei lavori pubblici si è decisa a soprassedere a tutte le spese non riconosciute di assoluta necessità. Non è quindi da prevedere, almeno per i prossimi anni, che si proceda a nuove notevoli costruzioni. Intendendo però l'attuale Governo far onore agl'impegni internazionali esistenti, esso provvederà quanto prima alla costruzione delle due linee Moinesti-Palanca e Pidesti-Curtea de Arges-Calimanesti-Caineni-Rothenthurn, che, secondo gli accordi intervenuti il 2/14 marzo 1891 fra il Gabinetto di Pest e il precedente Ministero rumeno, dovranno allacciarsi ai confini della Transilvania alle ferrovie ungheresi. La seconda di dette linee e la più importante si unirà a Pitesti con quella in attività tra Bucarest e Pest, via Verciorova.

Eccettuate quelle due costruzioni ferroviarie, che verranno molto probabilmente appaltate a Case forestiere, fra le quali spero veder figurare anche ditte italiane, non scorgo per ora — salvo forse due o tre tronchi d'importanza secondaria ancora in progetto — a quali altri lavori governativi possano le nostre imprese, specie le maggiori, proficuamente dedicare l'opera loro. Se quindi durante il periodo di sosta le nostre Case intraprenditrici vorranno cercar modo d'impiegare altrimenti in questo paese la loro attività, dovranno necessariamente rivolgersi a lavori di privata iniziativa, che offrono egli è vero maggiori rischi, ma che sono anche occasione di più rilevanti e costanti guadagni.

Si guardino, in ogni caso, i nostri impresari che cercano per la prima volta lavoro in Rumania, dal contrarre impegni per appalti, senza aver previamente esaminate bene sui luoghi le condizioni di esecuzione del contratto. Agendo diversamente, rischierebbero di andar incontro a gravi inconvenienti e a danni pecuniari.

INFORMAZIONI PARTICOLARI

DEL *MONITORE*

La legge sulle tariffe interne e la Convenzione di Berna.

Ieri venne riconvocata in Roma presso il R. Ispettorato generale governativo la Commissione delle tre grandi Reti pel coordinamento della legge sulle tariffe e condizioni di trasporto interne colla convenzione di Berna sui trasporti internazionali per strade ferrate, la cui revisione fece testè oggetto della Commissione internazionale di Parigi. Gli studi della Conferenza per tale coordinamento già sono assai avanzati, ed ora rimane a riesaminare e risolvere il tema importante delle tariffe speciali anche in rapporto alla loro ammessibilità e funzionamento di fronte alle prescrizioni di massima della precitata convenzione di Berna.

><

Opere complementari al Porto Mercantile di Spezia.

Siamo informati che, in seguito a parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, il progetto di opere complementari del Porto mercantile di Spezia, il cui ammontare è preventivato di L. 755,000, sarà sottoposto all'esame di una speciale Commissione composta dei rappresentanti del Ministero dei Lavori Pubblici, del Regio Ispettorato Generale delle Strade Ferrate, del Ministero della Marina, del Municipio e della Camera di Commercio ed Arti di Spezia, e della Società per le Strade Ferrate del Mediterraneo.

La Commissione, della quale trattasi, sarà presieduta dall'Ispettore Compartimentale del Genio Civile, signor cav. Francesco Cesareni.

><

Ferrovia della Sicilia.

(*Progetto di lavori lungo la linea Caldare-Licata*).

La Direzione Generale per le Strade Ferrate della Sicilia ha sottoposto all'approvazione governativa il progetto di lavori di ristauro saltuari in calotta nella Galleria Fucile Seconda, fra le progressive chilometriche 185.834.74-186.300.06 da Palermo, della linea Caldare-Licata. La spesa all'uopo preventivata ammonta a lire 48,400, ed alla esecuzione delle opere relative si propone di provvedere a cottimo mediante contratto a trattativa privata.

><

Ferrovia elettrica a dentiera a Genova.

A complemento della notizia pubblicata nel precedente numero, ci scrivono da Genova che la Ditta Ingegnere Ratti-Saligeri e Comp. ha presentato al Ministero dei Lavori Pubblici un'istanza allo scopo di ottenere, a forma dell'articolo 242 della legge sui lavori pubblici 20 marzo 1865, e per gli effetti di cui all'articolo 7 della legge sulle espropriazioni per causa di pubblica utilità del 25 giugno 1865, il permesso di fare sul terreno lo studio del progetto di ferrovia a dentiera, a trazione elettrica, dal centro dei due Rivaroli, Superiore ed Inferiore, a Porta Granarolo in Genova.

Il Municipio di Rivarolo, sul cui territorio avrà percorso la progettata linea, all'uopo interessato dalla premenzionata Ditta, ha favorevolmente accolta, in via di massima, la domanda di concessione della linea stessa, salvo a stabilire le condizioni di passaggio alla presentazione del regolare progetto.

Giusta uno studio sommario, la lunghezza della linea sarebbe di m. 1500, ed il dislivello fra i punti estremi

di essa raggiungerebbe m. 212. L'andamento planimetrico di essa sarebbe formato da tre rettifili della lunghezza rispettiva di m. 150 il primo, di m. 500 il secondo e di m. 275 il terzo, e da due curve dello sviluppo di m. 325 con raggio di m. 375 la prima e di m. 250 con raggio di m. 250 la seconda. L'altimetria della linea risulterebbe formata da quattro livellette ascendenti, di cui la prima di m. 150, con pendenza dell'1.35 per cento, la seconda della lunghezza di m. 325, con pendenza del 7.69 per cento, la terza della lunghezza di m. 500, con pendenza del 15 per cento, e la quarta della lunghezza di m. 325, con pendenza del 20.95 per cento.

><

Ferrovia Bari-Locorotondo.

(*Progetti definitivi pel primo tronco della linea*).

Siamo informati che la Società concessionaria della ferrovia Bari-Locorotondo sta ultimando i progetti definitivi del primo tronco della ferrovia medesima, redatti in conformità alle avvertenze e prescrizioni contenute nel voto del 26 giugno 1895 del Consiglio superiore dei Lavori Pubblici, e quanto prima saranno sottoposti all'esame ed all'approvazione superiore.

><

Ferrovia Cuneo-Ventimiglia.

(*Stato dei lavori della grande galleria di Tenda*).

Diamo nel seguente prospetto la situazione riferita al 1° aprile corrente dello scavo e delle murature della grande galleria di Tenda della lunghezza di m. 8,100, in costruzione lungo il tronco da Limone a Vievola, nella ferrovia da Cuneo a Ventimiglia. Aggiungiamo in altra parte del giornale alcune notizie sulla condizione attuale della galleria.

Scavo:	Dal 1° al 31 marzo 1896	Dal principio dei lavori a tutto marzo 1896	A farsi
Avanzata inferiore . .	115.22	4346.00	3754.00
Avanzata superiore . .	»	4352.76	3747.24
Calotta	0.20	4344.20	3755.80
Strozzo	101.20	4342.20	3757.80
Piedritti	29.50	4207.95	3892.05
Grande sezione completa	38.20	4235.20	3864.80
Acquedotto longitudinale	26.60	4234.20	3865.80
Murature:			
Calotta	0.44	4344.20	3755.80
Piedritti	31.87	4201.95	3898.05
Arco rovescio	»	»	»
Acquedotto longitudinale	26.60	4187.20	3912.80
Marciapiedi	48.44	1638.19	6461.81
Nuova cunetta . . .	»	»	»

In media, durante lo scorso mese di marzo hanno lavorato giornalmente n. 299 fra operai e mezzi d'opera.

><

Per la stazione marittima di Venezia.

Il Ministro dei Lavori Pubblici, on. Perazzi, propone, al capitolo 202 del suo bilancio, un aumento di lire 150 mila, per il seguente motivo:

Il Comune e la Camera di Commercio di Venezia domandarono che il bacino di carenaggio in quel porto, autorizzato dalla legge 14 luglio 1889, n. 6280, fosse sostituito, a termini della legge 6 agosto 1893, con altre opere intese specialmente ad assicurare l'ampliamento della Stazione marittima, per provvedere al sensibile aumento del traffico.

Essendosi perciò predisposto, in conformità dei voti di una speciale Commissione, un programma di opere che il Consiglio superiore dei Lavori Pubblici ha già approvato in linea tecnica, si propone di accrescere lo stanziamento di questo capitolo di lire 150,000, per poter dare maggiore impulso ai lavori nell'esercizio finanziario 1896-97.

><

Consiglio delle tariffe
ed il trasporto dei carboni dagli scali marittimi.

Il 20 corrente si è radunato al Ministero dei Lavori Pubblici il Consiglio delle tariffe, sotto la presidenza dell'on. Giacomo Sani, il quale portò il saluto del ministro Perazzi, che non potè intervenire, perchè occupato altrove.

Il senatore Vigoni ha riferito sulla questione della tariffa per lo scalo marittimo di Savona, e fu votata la proposta di concedere una tariffa ridotta ai carboni che partono per ferrovia dal porto di Savona, nell'intento di richiamare al transito di San Giuseppe di Cairo il traffico dei carboni destinati alle industrie piemontesi, diminuendo l'eccessivo ingombro del porto di Genova, dove si potranno svolgere così meglio gli altri traffici.

Dopo, il cav. Calvori ha riferito sugli abboni di tariffa da concedersi agli industriali che facciano trasporto di carbone dagli scali marittimi con carri di loro proprietà; il che fu approvato, sperando rimediare così alla deficienza dei carri.

Una sotto-commissione, scelta dal Consiglio, si è radunata per studiare i provvedimenti da adottare per ottenere la migliore utilizzazione dei carri ferroviari.

><

Variazioni
nella composizione della Commissione del Genio Civile
per la sistemazione dei fiumi e torrenti.

Ritenuto che, in conseguenza di recenti disposizioni per promozioni e traslochi nel personale del Genio Civile, si è reso necessario provvedere alle occorrenti variazioni nella composizione delle Commissioni istituite per gli studi relativi alla sistemazione dei fiumi e torrenti, per quanto riflette i Compartimenti I, IV, VI e VII, S. E. il Ministro dei Lavori Pubblici, con suo decreto del 9 corrente mese, ha disposto quanto segue:

Con decorrenza dalla data del decreto in questione, sono approvate le seguenti variazioni nella composizione delle Commissioni anzidette:

I *Compartimento.* Cesareni cav. Francesco, ispettore del primo compartimento del Genio Civile, presidente, in sostituzione dell'ispettore cav. Davide Bocci; Clerici cav. Vincenzo, ingegnere-capo del Genio Civile a Torino, membro, in sostituzione del già ingegnere capo Giorgio Fabri.

IV *Compartimento.* Veronese cav. Carlo, ispettore del quarto compartimento del Genio Civile, presidente, in sostituzione dell'ispettore cav. Sebastiano Negri.

VI *Compartimento.* Bocci cav. Davide, ispettore del quinto compartimento del Genio Civile, presidente, in sostituzione del defunto ispettore Dionisio Passerini.

VII *Compartimento.* Galloni cav. Emilio, ingegnere-capo del Genio Civile a Napoli, membro, in sostituzione dell'ingegnere-capo cav. Giovanni Battista Pavari.

><

Commissione per i provvedimenti del Porto di Napoli.

Sappiamo che S. E. il Ministro dei Lavori Pubblici, similmente a quanto fu disposto col decreto ministeriale del 20 novembre 1893 pel porto di Genova, ha divisato di procedere alla nomina di una Commissione per studiare e proporre i provvedimenti necessari a soddisfare

convenientemente il traffico attuale e quello che entro il prossimo ventennio si potrà verificare nel porto di Napoli.

><

Ferrovie del Mediterraneo.

(*Modificazioni d'orario*).

Col giorno 20 corrente vennero attivati i seguenti cambiamenti all'orario della Rete Mediterranea:

Sulla linea Battipaglia-Reggio i treni 902 e 911, limitati fra Battipaglia e Sapri, furono, in via di esperimento, prolungati da Sapri a Praia d'Aieta Tortora;

Sulla linea Metaponto-Reggio si introdussero, pure in via di esperimento, due treni fra Sibari e Rossano, in coincidenza coi diretti 81 ed 84. I nuovi treni si effettueranno nella notte dalla domenica al lunedì d'ogni settimana;

Fra Catanzaro Marina e Catanzaro Sala fu aumentata una coppia di treni viaggiatori a vantaggio del servizio locale;

Venne pure accordata la fermata per servizio viaggiatori del treno 241 della linea Roma-Napoli alla stazione di Isoletta.

(*L'orario generale estivo*).

In questi ultimi giorni la Società del Mediterraneo ha rassegnato al Ministero il progetto d'orario generale da attivarsi il 1° giugno p. v., il quale comprende le consuete modificazioni richieste dalla stagione estiva con alcune migliorie.

><

Per un binario di tramvia a Milano.

La Camera di Commercio di Milano ha raccomandato al Ministero dei Lavori Pubblici un'istanza della Società anonima dei tramways interprovinciali Milano-Bergamo-Cremona per essere autorizzata ad impiantare, lungo la Darsena di Porta Ticinese, un binario di tramvia collegato coi binari della linea di circonvallazione di Milano. La Camera osserva che la progettata costruzione d'opera, la di cui importanza venne già riconosciuta esplicitamente dal Municipio e dal Genio Civile, senza ledere alcun legittimo interesse, riuscirebbe, da un lato, assai utile al commercio dei graniti che in gran copia arrivano a Milano dal Lago Maggiore; e dall'altro tornerebbe anche di vantaggio alle condizioni della viabilità lungo le popolose strade della circonvallazione.

><

Per l'orario della Stazione di Chieti.

Ci informano da Chieti che quel Consiglio Comunale ha preso una deliberazione con la quale si fanno voti al Ministero dei Lavori Pubblici perchè l'orario dei treni nella stazione di Chieti sia messo in armonia con quello dei treni di Castellamare Adriatico, e ciò per evitare gli inconvenienti che oggi si verificano di doversi recare in carrozza a Castellamare per prendere alcuni treni e di dover aspettare circa tre ore per altri.

><

Ferrovie del Mediterraneo.

(*Gara aggiudicata*).

Il giorno 8 del corrente mese, in Milano, presso la Direzione Generale per le Strade Ferrate del Mediterraneo, ebbe luogo la gara a licitazione privata per l'appalto dei lavori di sistemazione delle frane di Casalta e delle Ripi, fra i chilometri 252.500 e 253.500 della linea Asciano-Montepescali, dell'importo approssimativo di lire 32,000. Alla gara vennero invitate 14 Ditte, e 11 presentarono offerta di ribasso. Rimase provvisoriamente aggiudicataria la Ditta Marzocchi Vittorio di Castiglione d'Orcia col ribasso del 24.25 0[0 sui prezzi della tariffa.

(*Progetti, preventivi, ecc. presentati all'approvazione governativa*).

La Direzione generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici:

1. La proposta con annesso preventivo di spesa di L. 1080 per l'impianto di fermacarri sui binari morti e dei dischetti fanali agli scambi esistenti sui binari di corsa nelle stazioni di Gravellona Toce e di Ornavasso nella linea da *Gozzano a Domodossola;*

2. Il preventivo di spesa di L. 450 occorrente per lavori supplettivi concernenti la sistemazione di una zona di terreno adiacente alla stazione di Aulla nella linea da *Parma a Spezia;*

3. Il progetto per lavori di riparazione dei guasti arrecati da straripamenti del fiume Noto agli acquedotti in legname fra i chilometri 226 e 228 della linea *Taranto-Reggio* fra le stazioni di Strongoli e Cotrone, con annesso preventivo di spesa di L. 1100;

4. Il progetto dei lavori occorrenti per la ricostruzione della terza fossa di lavaggio del terzo binario della rimessa locomotive nella *stazione centrale di Napoli;*

5. La proposta per l'esecuzione di lavori di completamento riconosciuti necessari all'atto della consegna definitiva della linea da *Bra a Carmagnola.* Il preventivo della relativa spesa ammonta a L. 3770.

(*Apertura di schede*).

Il giorno 25 del corrente mese, in Milano, presso la Direzione generale per le Strade Ferrate del Mediterraneo avrà luogo l'apertura delle schede di offerta che saranno state presentate dalle Ditte invitate a concorrere alla gara per l'appalto dei lavori di costruzione del piano caricatore di trasbordo a Milano-Porta Garibaldi.

><

Ferrovie dell'Adriatico.

(*Progetti, preventivi, ecc., presentati all'approvazione governativa*).

La Direzione generale per le Strade Ferrate Meridionali ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici:

1. Il preventivo della spesa di L. 320 occorrente per sistemare, in corrispondenza dello sbocco nel Rio dei Gamberi, il fosso a monte della ferrovia *Bologna-Pistoia* fra i chilom. 6.520 e 6.630 dal bivio Reno;

2. La proposta per l'esecuzione di diversi lavori di completamento nelle stazioni della linea *Sondrio-Colico-Chiavenna* e lungo la linea medesima. La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 18,285;

3. La proposta per lavori di sottomurazione alle testate verso Firenze e per il prolungamento del muro di sponda del torrente Pergine e di sostegno della ferrovia, al chilom. 245.377.40 della linea *Orte-Chiusi-Firenze* con annesso preventivo di spesa di L. 960;

4. La proposta per impiantare gli apparecchi inodori ed il servizio d'acqua nelle latrine pubbliche della stazione di Lucca, lungo la linea *Pistoia-Pisa.* La spesa preventivata per l'esecuzione delle opere relative ammonta a L. 2200;

5. La proposta relativa alla sistemazione del sottovia el chilom. 177.961.75 della linea da *Bologna ad Otranto* e del ponte sul fosso Orinaccio al chilometro 166.023.13 della linea stessa. La Direzione sociale ha all'uopo presentato due progetti, il primo dei quali prevede una spesa di L. 14,225 ed il secondo una spesa di L. 17,700; proponendo che sia data la preferenza al primo come più economico e più conveniente del secondo;

6. La proposta per l'impianto di un breve binario tronco, necessario per il ricovero della gru mobile nelle *officine di Verona.* Spesa preventivata L. 300;

7. La proposta pel rifacimento in acciaio di m. 240 di binario in ferro, mod. n. 1 ex-A. I., fra il deviatoio n. 61 e la piattaforma di m. 4.50 sul binario denominato *prima Carbone* nella *stazione di Padova*;

8. La proposta per la espropriazione definitiva dei terreni occupati in via temporanea per far luogo ai lavori eseguiti di urgenza a difesa della ferrovia al chilometro 421.622 della linea *Bologna-Otranto* contro le corrosioni del fiume Trigno.

><

Strade Ferrate Meridionali.

L'Assemblea generale ordinaria degli azionisti è convocata pel 25 maggio p. v. a Firenze col seguente ordine del giorno:

Relazione del Consiglio d'Amministrazione.

Bilancio consuntivo dell'anno 1895, preventivo del 1896, e deliberazioni relative.

Approvazione della convenzione stipulata il 29 gennaio 1896 col Governo per la costruzione dei due tronchi Boiano-Cantalupo e Cantalupo-Carpinone e per l'esercizio della intera linea complementare Isernia-Campobasso.

Autorizzazione a stipulare col Governo modificazioni al contratto per l'esercizio della Rete Adriatica, e provvedimenti finanziari relativi.

Provvedimenti relativi agli Istituti di previdenza.

Nomina di Consiglieri d'amministrazione.

Nomina dei sindaci e dei supplenti.

><

Ferrovie della Sicilia.

(Progetto di lavori).

La Sicula ha presentato all'approvazione superiore la proposta per l'apertura di fossi di scolo in corrispondenza dei ponticelli alle progressive chilometriche 78.340, 85.756 e 85.915 da Palermo della linea Roccapalomba-Santa Caterina. La spesa preventivata per l'esecuzione dei lavori ammonta a L. 1895.92.

><

Servizio alla fermata di Stroncone.

L'Adriatica ha disposto perchè a datare dal 15 maggio prossimo venga ripristinato il servizio della fermata di Stroncone quale era prima del mese di novembre 1895.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato:

Ha ritenuto che anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità possa approvarsi un progetto della Direzione Generale per le Strade Ferrate della Sicilia, relativo a lavori di ampliamento del deposito del combustibile nella stazione di Leonforte, lungo la linea da Palermo a Catania, per la cui esecuzione è preventivata la spesa di L. 7740;

Ha dato il suo parere:

a) Circa l'applicabilità della multa contrattuale a carico dell'Impresa Pecorelli, per ritardo nel compimento dei lavori di terra e murari relativi all'innesto provvisorio nella stazione di Fabriano del tronco Fabriano-Pergola e della fornitura e spandimento della ghiaia;

b) Circa la risoluzione della questione relativa alla liquidazione finale dei lavori per la costruzione della fermata definitiva di Reggio-Calabria-Città, sulla linea Eboli-Reggio;

Ha espresso il parere che possano essere approvate le modificazioni proposte ai due progetti riguardanti l'ampliamento della stazione di Fabriano ed il rialzamento di un tratto della ferrovia verso Falconara, dipendentemente dall'innesto nella suddetta stazione di Fabriano della nuova ferrovia Sant'Arcangelo Fabriano.

><

Tariffe ferroviarie italiane.

Sappiamo che la Direzione Generale per le Strade Ferrate del Mediterraneo ha disposto che venga mantenuta in vigore per altri due anni, e sempre in via di esperimento, la tariffa locale n. 413, piccola velocità, la cui validità andrebbe a scadere col 30 giugno p. v., relativa ai trasporti di marmo in blocchi ed in massi, in partenza dalle cave di Carrara ed in destinazione di Massa, Serravezza e Pietrasanta.

—

Siamo informati che le Amministrazioni Ferroviarie del Mediterraneo e dell'Adriatico sono in procinto di procedere, d'accordo colle ferrovie estere interessate, al riordinamento dei vari servizi diretti per viaggiatori e bagagli fra l'Inghilterra e l'Italia, ed alla conseguente ristampa delle relative tariffe.

><

Strade Ferrate Secondarie.

Prospetto dei prodotti del traffico, ottenuti nei primi otto mesi (1° luglio 1895-29 febbraio 1896) dell'esercizio finanziario corrente, in confronto di quelli avutisi nel corrispondente periodo dell'esercizio finanziario precedente:

Indicazione delle linee	Esercizio 1895-96	Esercizio 1894-95	Differenza	
Modena-Vignola .	49,797	49,667	+	130
Sassuolo-Modena-Mirand.-Finale	218,585	211,656	+	6,929
Ferrovie di Reggio dell'Emilia . .	183,250	148,153	+	35,097
Settimo-Rivarolo-Castellamonte .	275,094	256,958	+	18,136
Torino-Ciriè-Lanzo	367,078	365,094	+	1,084
Ferrovie Economiche Biellesi. .	141,102	127,710	+	13,392
Santhià-Biella. .	463,873	465,394	—	1,521
Reali Sarde . .	1,071,742	1,047,597	+	24,145
Padova-Montebelluna	97,500	100,437	—	2,937
Torre-Arsiero. .	104,520	111,657	—	7,137
Conegliano - Vittorio . . .	55,500	57,298	—	1,798
Vicenza-Treviso e Padova-Bassano	489,400	504,980	—	15,580
Parma-Suzzara .	105,400	103,834	+	1,566
Cividale-Portogruaro . . .	151,200	168,304	—	17,104
Bologna-Massalombarda . .	193,400	189,648	+	3,752
Arezzo-Stia . .	89,200	92,341	—	3,141
Vicenza-Schio. .	241,000	242,201	—	1.201
Poggibonsi-Colle .	39,120	32,590	+	6,530
Arezzo-Fossato .	204,528	194,275	+	10,253
Napoli-Nola-Baiano	237,979	236,982	+	997
Basaluzzo-Frugarolo	6.293	6,090	+	203
Torino-Rivoli . .	98,683	101,624	—	2,941
Napoli-Pozzuoli-Cuma . . .	201,809	214,248	—	12,439
Ferr. e Navig. del Lago di Lugano	53,082	52,022	+	1,060

Novara-Seregno .	350,042	313,187	+ 36,855
Ferr. Nord-Milano	1,716,619	1,612,070	+ 104,549
Fossano-Mondovì .	25,843	24,955	+ 888
Bergamo - Ponte della Selva .	226,110	189,399	+ 36,711
Suzzara-Ferrara .	209,314	191,713	+ 17,601

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie del Mediterraneo. — *Prodotti dal 1° luglio 1895 al 20 aprile 1896.* — Nella decade dall'11 al 20 aprile scorsa i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate della Rete Mediterranea ascesero a L. 3,680,198.18, superando di L. 68,264.35 quelli ottenuti nella corrispondente decade del 1895.

L'insieme dei prodotti dal 1° luglio 1895 al 20 aprile 1896 si ragguaglia a L. 102,629,988.78, presentando un aumento di L. 6,350,344.57 sul periodo corrispondente dell'esercizio precedente.

Ferrovie dell'Adriatico. — *Prodotti dal 1° gennaio al 10 aprile.* — Nella decade dal 1° al 10 aprile ora scorsa i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate Meridionali, rete Adriatica, ascesero a L. 2,852,987.76 con diminuzione di L. 46,000.90 su quelli ottenuti nella corrispondente decade del 1895.

L'insieme dei prodotti dal 1° gennaio al 10 aprile 1896 si ragguaglia a L. 25,262,251.30 e presenta un aumento di L. 1,840,748.28 in confronto dello stesso periodo dell'esercizio precedente.

Ferrovie della Sicilia. — *Prodotti dal 1° luglio 1895 al 10 aprile 1896.* — Nella decade dal 1° al 10 aprile ora scorso i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate della Sicilia ascesero a L. 278,642 con un aumento di lire 12,321 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

I prodotti dal 1° luglio al 31 marzo ammontano a lire 7,933,525, con un aumento di lire 477,779 sul corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

Ferrovia Rezzato-Vobarno. — Con regio decreto in data 2 aprile è approvata la convenzione stipulata il 28 marzo 1896 fra il Ministro dei Lavori Pubblici, per conto dell'Amministrazione dello Stato ed il signor Angelo Migliavacca, quale presidente del Consiglio d'amministrazione della Società anonima all'uopo costituitasi in Milano per la concessione della costruzione e dell'esercizio di una ferrovia a scartamento normale da Rezzato a Vobarno.

Ferrovia Cuneo-Ventimiglia. — *La galleria di Tenda.* — Nelle nostre informazioni pubblichiamo il consueto prospetto dello stato dei lavori della grande galleria di Tenda. Crediamo perciò opportuno di riferire in questa rubrica notizie dettagliate intorno alle condizioni dei lavori che sono ora notevolmente migliorate.

All'imbocco sud si possono ritenere come superate le gravissime difficoltà incontrate nell'attraversamento di quella enorme sacca di melma che per un certo tempo parve dovesse arrestare i lavori.

Un provvedimento era stato proposto pel prosciugamento della palude sotterranea; ed era l'incanalamento dell'alveo della Roja per quasi mezzo chilometro entro ad un letto murario impermeabile; ma il cav. Amadasi, direttore dei lavori, avendo potuto dimostrare con accurati esperimenti che le acque di galleria non provenivano dal Roja, a ragione si oppose a quel costosissimo ripiego, il quale venne senz'altro abbandonato.

L'impresa Vaccari ha lottato per oltre un anno contro quella stessa faglia (dall'ottobre 1893 all'ottobre 1894), e benchè quella lotta fosse per le sue finanze disastrosa, pure non avrebbe mai desistito, se non avesse avuto ordine telegrafico dall'Ispettorato, di sospendere temporaneamente quel lavoro.

Durante quella breve sospensione, s'aprirono trattative fra l'Impresa e il regio Ispettorato onde stabilire nuovi prezzi, per questa difficile traversata; ma trattandosi di lavori affatto speciali, pei quali l'alea dell'appaltatore esciva dai limiti ordinari, l'Amministrazione preferì di eseguirli ad economia e l'Impresa vi ha acconsentito, in seguito ad accordi stipulati.

Dopo infiniti altri tentativi andati a vuoto, durante i quali l'avanzamento della galleria fu per mesi e mesi microscopico e quasi nullo, finalmente per mezzo di speciali armature di acciaio progettate dalla Direzione e costrutte dalla Società delle Officine di Savigliano, si potè lentamente avanzare attraverso alla faglia melmosa e costrurre la calotta della galleria con rivestimenti in mattoni, pietra da taglio e cementi idrofughi potentissimi, adottando enormi spessori fino a metri 2.50 all'ingrosta.

Ora la sacca è superata: essa misurò circa 20 metri di lunghezza nella parte centrale e 45 in tutto, comprese le labbra; mentre i geologi l'avevano prevista di 25 a 30 m.

Il lavoro è ritornato ora, all'imbocco sud, alla gestione dell'impresa Vaccari; e, superate alcune contestazioni che saranno fra breve risolte, si spera che l'avanzamento mensile raggiungerà presto i 50 o 60 metri.

Anche all'imbocco nord stanno per cessare le difficoltà provenienti dall'incontro delle potenti lame acquee, la cui portata superò talora i 500 litri al minuto secondo.

A liberare la sezione d'avanzamento da questo grave incaglio venne adottato un ingegnoso sistema di ture progressive, di tubi e di cunette, e di aggottamento per mezzo di motori ad aria compressa funzionanti in galleria.

Fra breve sarà attraversata questa zona acquifera ed il lavoro procederà con maggiore speditezza.

E così sopra gli 8100 metri misurati dall'intiera galleria essendosene già scavati circa la metà, se non si incontreranno altri ostacoli impreveduti, potrà fra tre anni circa essere compiuto l'intero traforo di questa grande galleria.

Nuove tramvie nella provincia di Cuneo. — L'amministrazione comunale di Savigliano sta studiando l'attuazione di un progetto per l'impianto di alcune linee tramviarie aventi centro a Savigliano e facenti capo agli abitati di Murello, Villanova Solaro, Ruffia, Scarnafigi, Monasterolo, Marene, Cervere, Bricco, Bra, Caramagna, Racconigi, Cavallermaggiore, Genola, Levaldigi, Vottignasco, Villafalletto, le quali avrebbero il vantaggio di potersi collegare colle seguenti linee ferroviarie e tramviarie attualmente in esercizio e cioè: colla Torino-Carmagnola-Polonghera-Saluzzo Busca-Cuneo; colla Fossano-Mondovì; colla Cuneo-Dronero; colla Saluzzo-Revello; colla Saluzzo-Cavour.

Fra non molto saranno convocati i sindaci dei diversi Comuni interessati e in seguito si procederà alla redazione del progetto di esecuzione.

Tramvie in provincia di Ferrara. — Il cavaliere Belloli, in rappresentanza di una Società di capitalisti, ha depositato alla tesoreria provinciale di Ferrara, lire diecimila, a garanzia di un progetto per la costruzione di una linea tramviaria che unisca Ferrara a Migliarino e Codigoro.

Per la progettata linea Ferrara-Migliarino-Codigoro tutti i Comuni interessati hanno già votata la loro quota di concorso e per dar mano ai lavori non si aspetta che un voto del Consiglio provinciale, il quale discuterà l'importante questione in una seduta del maggio prossimo.

Ferrovie economiche e tramvie della Brianza. — Ebbe luogo a Milano, sotto la presidenza dell'avv. Gaetano Favini, l'assemblea degli azionisti della Società anonima per le ferrovie economiche e tramvie della Brianza.

La Società venne costituita or son parecchi anni allo scopo di ottenere e rilevare concessioni di ferrovie economiche e tramvie nella Brianza, cedere le medesime, costruire ed esercitarne la linea, incominciando preferibil-

mente con la linea Arcore-Lecco. Il capitale sociale fu costituito di lire 100 mila, di cui versati soli 3|10, lasciando alla Società di richiedere gli ulteriori versamenti ed allargare anche il capitale medesimo ogni volta che se ne ravvisasse l'opportunità per gli scopi sovramenzionati.

Senonchè le condizioni locali del paese e la crisi di questi anni hanno persuaso il Consiglio d'amministrazione circa la difficoltà di ricorrere al capitale nazionale, sia bancario che di sottoscrizione.

Perciò il Consiglio, onde non assottigliare ulteriormente in inutili spese il capitale sociale, propose lo scioglimento e la liquidazione della Società. Ma poichè non era raggiunto il numero legale degli azionisti rappresentanti i 3|4 del capitale richiesti dalla legge per deliberare lo scioglimento, considerando altresì che gli sforzi sinora tentati riflettevano soltanto la linea Arcore-Lecco, mentre lo statuto sociale contempla anche altri obbiettivi, l'assemblea incaricò il Consiglio di riconvocare gli azionisti, autorizzandolo nel frattempo a definire alcune trattative ancora in corso, le quali potessero eventualmente facilitare la liquidazione nel migliore interesse della Società.

Fu approvato il bilancio che si chiude con una lieve perdita di esercizio.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — *Prodotti del mese di marzo 1896.* — Il movimento sulle linee della ferrovia del Gottardo (266 chilom.), nel mese di marzo 1896, confrontato con quello dello stesso mese 1895, fu il seguente:

		1896 marzo	1895
Passeggieri trasportati	Num.	140,000	121,822
» introito	L.	680,000	537,625.45
Bagagli e cadaveri	Tonn.	415	365
» introito	L.	40,000	34,582.69
Bestiame trasportato	Capi	7,335	12,068
» introito	L.	38,000	48,042.26
Merce trasportata	Tonn.	69,100	68,557
» introito	L.	767,000	806,575.01
Introito complessivo	»	1,552,000	1,426,825.41
» chilometrico	»	5,733.08	5,364 01
Proventi diversi	»	50,000	51,757.87
Introito generale	»	1,575,000	1,478,583.20
Spesa complessiva	»	720,000	683,773.53
» chilometrica	»	2.706.77	2,570.58
Introito netto	»	855,000	794,809.75

Nelle spese di esercizio non sono comprese le spese di rinnovazione delle linee e del materiale d'esercizio, che sono rimborsate dal fondo di rinnovazione.

Ferrovie Svizzere. — *Ferrovia Nord-Est.* — Il Consiglio di amministrazione della ferrovia Nord-Est ha ricevuto il 16 corrente una petizione firmata da tredici municipalità di Comuni della valle della Limmat, fra cui tre argoviesi, in cui si domanda che il Consiglio stesso abbia a rinvenire sulla sua risoluzione dell'11 corrente che stabilisce le officine di riparazione a Wettingen ed abbia ad accettare l'area che gli è offerta dal comune di Dietikon.

Ferrovie Francesi. — *I prodotti del 1895.* — Il *Journal officiel* ha pubblicato lo specchio dei prodotti lordi realizzati dalle sei Compagnie ferroviarie e dalla rete dello Stato, nel 1895, paragonate a quelle dell'anno 1894.

I risultati sono soddisfacenti: si constata un maggior cespite totale di franchi 29,896,940 di cui 28,415,912 per le Compagnie e fr. 1,540,954 per lo Stato.

	1895	1894
Lunghezza esercitata	35,334	35,245
Prodotti lordi	1,230,544,279	1,200,647,339
Maggior introito	29,896,940	—
» » per chilom. 0|0	1.74	—

Ferrovie Russe. — *La Transiberiana.* — Il 17 gennaio 1896 si è inaugurata la linea da Tcheliabinsk a Ekaterinenburg nell'Ural. In seguito alla costruzione di questo tronco la cui lunghezza è di 250 chilom., la rete delle ferrovie siberiane si trova in comunicazione diretta con Pietroburgo. Dal rapporto del Comitato transiberiano, presentato allo Czar, si rileva che l'estremità orientale della rete, che l'anno scorso arrivava alle rive dell'Obi, è stata portata, quest'anno, fino a Krasnoïarsk, sulle rive del Jenissei. Per effetto di tale estensione la linea di Siberia si estende da Pietroburgo a Krasnoïarsk.

La distanza dei due limiti è di 4600 chilom. Ancora 500 chilometri e la transiberiana sarà eguale alla Transcontinentale Americana, giacchè la distanza da New-York a San Francisco non è che di 5100 chilom. Quando la transiberiana sarà terminata, la lunghezza totale della grande arteria russa da Pietroburgo a Vladivostock, sulla costa Mantschiuria, sul mar del Giappone, oltrepasserà i 7000 chilometri. I due terzi di questa linea saranno presto aperti alla circolazione, sia d'estate che d'inverno.

I lavori sono attivi su diversi punti dell'ultima sezione che sarà probabilmente terminata prima della fine del 1900, epoca fin da principio fissata per il suo compimento. Attualmente, almeno d'estate, la metà circa dei 2400 chilom. che restano a percorrere per raggiungere l'estremità orientale dell'impero, è superata dai vapori del lago Baïdal e del fiume Amour.

Il tracciato di questa arteria sarebbe abbreviato, se la Russia ottenesse dalla China la cessione d'un porto più meridionale che non sia quello di Vladivostock ed il permesso di costruire una ferrovia attraverso la Manciuria.

Ferrovie Turche. — Dal rapporto del Consiglio d'amministrazione del Debito Pubblico, la Rete ottomana risultava composta al 1|13 agosto 1895 delle seguenti linee:

	Miglia
Costantinopoli-Adrianopoli-Mustafa-pascià	222
Salonicco-Uskub-Mitrowitza	227
Dédeagatch-Adrianopoli	92.5
Uskub-Zibeftchè	52.8
Smirne Dinar e diramaz. della Compagnia Smirne-Aïdin	324
Smirne-Allashehr e diramazioni della Compagnia Smirne-Cassata	165
Moudania-Brussa	26
Messina-Adoua	40
Giaffa Gerusalemme	53.6
Salonicco-Monastir	136
Haidar-Pascià Angora (ferrovia d'Anatolia)	360
Beyrouth-Damas Hauran (ferrovia di Siria)	132
Eskichehir-Karahissar (ferrovia d'Anatolia)	108
Salonicco-Dédeagatch e diramazioni	208
Totale	2,146.9

La Compagnia Salonicco-Dédeagatch ha sollecitato i suoi lavori e conta di completare la sua rete (313 miglia) quest'anno; la linea Eskichehir-Konia sarà probabilmente terminata pure in quest'anno. I concessionari della linea Akka-Damasco hanno chiesta una dilazione per il compimento dei loro lavori ed in pari tempo una garanzia di 10,000 franchi per chilometro e del 6 0|0 d'interessi durante la costruzione.

Notizie Diverse

Esposizione Nazionale in Torino del 1898. — Come è noto la Sezione d'Elettricità all'Esposizione del 1898 in Torino sarà internazionale. Ecco i *Membri-corrispondenti esteri della Commissione internazionale di Elettricità* nominati: Montefiore-Levi sénateur George, Bruxelles; Gerard Eric, prof. à l'Institut Électrotechnique Montefiore, Liegi; Hospitalier, prof. Ed. à l'École de phisique

et de chimie de la ville de Paris, rédacteur en chef de l'*Industrie Électrique*, Paris; Turettini, ingénieur Colonnel Maire de la Ville, Genève; Kareis K. K. Joseph, Baurath Haupt-redacteur der *Zeitschrift für Elektrotechnik I*, Vien; Zipernowsky Ch. prof. d'électrotecnique à l'École Polytecnique Royale de Budapest; Silvanus P. Tompson SC. BA. FRS. F.R.AS. Principal of the lity and Guilds Technical Collège Finsbourg, London; Kapp Gispert, Haupt-rédacteur der *Elektrotechnischen Zeitschvift*, Berlin; Lieb George William, Assistant général Manager, Edison Illuminating Comp., New-York; Hering Carl, prof. of electrotecnico in the Universyty Philadelphia, Pa (Stati Uniti d'America).

Il ponte sul Po a Crescentino. — Il Consiglio Provinciale di Torino autorizzò la Deputazione di indire l'appalto pella costruzione del ponte sul Po fra Verrua-Savoia e Crescentino sulle basi già accennate dalla stessa Deputazione nella sua Relazione 19 dicembre 1895, con che, data la limitazione del contributo governativo pella costruzione del ponte di soli sei metri, non sia la Provincia di Torino tenuta a concorrere a spesa eccedente la larghezza di sette metri, in essa compresi i parapetti.

Commercio Franco-Italiano. — La Camera di Commercio Italiana in Parigi comunica che durante i primi mesi del 1896 la Francia importò per franchi 33,971,000 di merci italiane ed esportò per franchi 26,939,000 di merci francesi per l'Italia.

Dal confronto coi 3 primi mesi del 1895 risulta una maggiore importazione di merci italiane in Francia per franchi 8,406,000 ed una minore esportazione di merci francesi per l'Italia per franchi 4,546,000 (commercio speciale).

Avviso di Concorso. — Il Consiglio direttivo dell' « Associazione fra i possessori di caldaie a vapore del Lazio e dell'Umbria » ha deliberato di mettere a concorso per titoli la nomina dell'Ingegnere-Capo dell'Associazione alle seguenti condizioni:

Potranno concorrere tutti gl'ingegneri civili, meccanici e navali italiani, che non abbiano superato 40 anni di età;

Le domande i documenti e i titoli professionali dovranno essere presentati o inviati alla Presidenza dell'Associazione non più tardi del 15 maggio 1896;

Ogni domanda dovrà essere accompagnata dai seguenti documenti: 1° Certificato di nascita; 2° Certificato di buona condotta morale; 3° Certificato penale; 4° Certificato di sana costituzione fisica; 5° Diploma di laurea.

L'Ingegnere-Capo dipende dalla Presidenza del Consiglio direttivo, dirige tutti i servizi dell'Associazione, disimpegnando personalmente, per quanto è possibile, quello tecnico. Lo stipendio è fissato per ora in L. 3000 annue, pagabili a rate mensili posticipate, ma potrà essere in seguito aumentato in relazione dell'incremento dell'Associazione.

Per ulteriori schiarimenti dirigersi alla Sede sociale in Roma, via Minghetti, Galleria Sciarra, 7.

Il treno più rapido del mondo. — I giornali americani rivendicano come treno più rapido del mondo l'*Empire States express*, del « New-York Central and Hudson River Railroad ». Questo treno da oltre quattro anni effettuava il tragitto quotidiano tra New-York e Buffalo, distanti 708 km., in otto ore e quaranta minuti, compresevi quattro fermate e ventotto rallentamenti.

Dalla fine dello scorso anno la durata del percorso fu ridotta ad otto ore e quindici minuti, ciò che dà per questo treno una velocità media commerciale di 85,8 km. all'ora su 700 km. Si conta anche su una nuova riduzione di tempo in un prossimo avvenire. È bene notare che queste velocità sono realizzate in modo assolutamente corrente e quotidianamente, non a titolo di esperimento.

Sistema metrico in Turchia. — Il sistema metrico è entrato in vigore il 1° marzo scorso. I Comuni hanno ricevuto l'ordine di invitare le corporazioni di conformare i loro pesi e le loro misure al nuovo sistema e di farli segnare all'ufficio comunale.

Reti telegrafiche europee. — Il *Journal Télégraphique* di Berna dà lo sviluppo delle linee telegrafiche dei principali Stati europei.

La lunghezza della linea telegrafica è rappresentata in

Austria	da km.	30,370	Belgio	da km.	6,300
Francia	»	92,700	Germania	»	127,240
Inghilterra	»	58,100	Italia	»	38,000
Olanda	»	5,600	Svizzera	»	7,200
Ungheria	»	21,700			

Tenuto conto della superficie di ciascun Stato, la lunghezza di filo per un chilometro quadrato di superficie è così rappresentata:

Austria . .	km.	0,343	Francia . .	km.	0,578
Inghilterra .	»	1,120	Olanda . . .	»	0,600
Ungheria . .	»	0,201	Belgio . . .	»	1,069
Germania .	»	0,860	Italia . . .	»	0,402
Svizzera . .	»	0,485			

Nuova caldaia a vapore. — Oggetto di questa invenzione dei signori Magnes Samuele e Paolo Trettin, è una caldaia a vapore rotativa, nella quale si introduce l'acqua a goccia a goccia per ottenere l'evaporazione immediata. Con questa nuova caldaia a vapore si elimina assolutamente il livello d'acqua rigorosamente necessario per le caldaie a vapore ordinarie; ciò che dà a questa nuova caldaia un grande vantaggio di produrre, pochissimo tempo dopo l'accensione del fuoco, vapore a sufficienza per mettere in funzione la macchina, alla quale è destinata ed alla quale è, in pari tempo, accoppiata la pompa ad acqua che serve ad alimentare la caldaia a goccia a goccia.

Questa nuova caldaia si distingue per il suo corpo collocato su perni cavi in piano, i quali servono nello stesso tempo, l'uno a condurre il vapore mediante un tubo speciale nella macchina per il funzionamento, e nello stesso tempo facendo funzionare la pompa, che da parte sua introduce l'acqua a goccia a goccia nella caldaia per mezzo di un tubo che attraversa l'altro perno e che termina in una cipolla interna traforata, mentre, d'altra parte, la caldaia è messa in movimento di rotazione continua con l'aiuto di pulegge e di una cinghia, allo scopo di riscaldare uniformemente le pareti della caldaia e di non esporla che ad un deterioramento lento ed uniforme su tutte le sue parti.

Il commercio della Francia con l'estero. — Il movimento degli scambi commerciali della Francia con l'estero prosegue anche in quest'anno la sua parabola ascendente. Il valore complessivo delle merci scambiate nei primi due mesi del 1896 è aumentato di 150 milioni circa in confronto al periodo corrispondente del 1895; e l'aumento riguarda tanto le importazioni quanto le esportazioni, come apparisce dalle cifre seguenti:

Importazioni		genn.-febbr. 1896	diff. sul 1895
Generi alimentari . .	fr.	185,326,000	+ 34,657,000
Materie per l'industria .	»	373,202,000	+ 41,650,000
Oggetti fabbricati . .	»	99,935,000	+ 23,677,000
	fr.	658,463,000	+ 99,984,000
Esportazioni			
Generi alimentari . .	fr.	92,381,000	+ 16,814,000
Materie per l'industria .	»	132,662,000	+ 9,480,000
Oggetti fabbricati . .	»	284,117,000	+ 19,049,000
Pacchi postali . . .	»	23,204,000	+ 4,523,000
	fr.	532,364,000	+ 49,866 000

Come si vede, tutte le categorie delle merci, così all'entrata come all'uscita, sono in aumento. Notevole, fra gli altri, è quello di quasi 42 milioni nelle materie prime importate, cui corrisponde l'aumento di 19 milioni nell'esportazione di oggetti fabbricati.

Merita poi di essere specialmente rilevato il fatto che le importazioni vanno crescendo in proporzione assai maggiore delle esportazioni; per modo che la eccedenza delle prime sulle seconde va diventando sempre più ingente. Per

i due mesi dei quali si tratta, essa infatti si ragguaglia a 126 milioni contro soli 76 milioni nel primo bimestre del 1895.

Il commercio dell'Argentina. — Il movimento degli scambi commerciali dell'Argentina con l'estero nel decorso anno 1895 presenta un notevole incremento su quello avvenuto nel 1894.

Dedotti i metalli preziosi, le importazioni ascesero nel 1895 ad un valore di 94,855,732 pesos; e le esportazioni si ragguagliarono a 118,936,838 superando di ben 17,688,014 pesos quelle effettuate nel 1894.

Dal dettaglio delle provenienze delle merci importate nell'Argentina rileviamo che l'Italia tiene il terzo posto con un valore di 10,363,129 pesos; cioè dopo l'Inghilterra la cui importazione nell'Argentina è ascesa a 39,524,270 pesos e dopo la Germania con 11,162,549 pesos.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Segniamo con un asterisco * le notizie di cui diamo maggiori ragguagli nelle INFORMAZIONI PARTICOLARI, ove sono pubblicate eziandio le *Deliberazioni del Consiglio di Stato* e le *Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.*

1. — Progetti e preventivi di spese presentati per l'approvazione al R. Ispettorato Generale.

Rete Adriatica. — L. 18,285 * proposta per lavori di completamento nelle stazioni della linea Sondrio-Colico-Chiavenna;

L. 17,700 e L. 14,225 * due progetti per sistemazione di un sottovia nella linea Bologna-Otranto;

L. 2200 * proposta di lavori in stazione di Lucca, linea Pistoia-Pisa;

L. 960 * proposta per lavori di sottomurazione lungo la linea Orte-Chiusi-Firenze;

L. 320 * preventivo per sistemazione d'un fosso sulla linea Bologna-Pistoia;

L. 300 * proposta per impianto di binario nelle Officine di Verona;

Proposte * diverse.

Rete Mediterranea. — L. 3770 * proposta per lavori di completamento sulla linea Bra-Carmagnola;

L. 1800 * proposta per impianti diversi in due stazioni della linea Gozzano-Domodossola;

L. 1100 * progetto di lavori di riparazione sulla linea Taranto-Reggio;

L. 450 * preventivo per lavori supplettivi alla stazione di Aulla, linea Parma-Spezia;

Progetto * di lavori nella stazione centrale di Napoli.

Rete Sicula. — L. 48,400 * progetto di lavori lungo la linea Caldare-Licata;

L. 1895.92 * progetto di lavori sulla linea Roccapalomba-Santa Caterina.

4. — Gare aggiudicate.

Rete Mediterranea. — Alla Ditta Marzocchi Vittorio, di Castiglione d'Orcia, venne aggiudicato *provvisoriamente* l'appalto * dei lavori di sistemazione delle frane di Casalta e delle Ripi, col ribasso del 24.25 0|0 sui prezzi di tariffa.

5. — Contratti stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Mediterranea (Sedute del Comitato e del Consiglio d'Amministrazione, 24 aprile). — Colla Ditta Galli Antonio di Torino, per fornitura di mc. 222 circa di legname rovere da lavoro in pezzi squadrati;

Colla Ditta Garetto Pietro e figli di Torino per fornitura di mc. 480 di legname rovere da lavoro in pezzi squadrati;

Colla Ditta Ferdinando de Rosa di Napoli, per fornitura di mc. 130 circa di legname rovere da lavoro in pezzi squadrati;

Colla Ditta G. Silva e C. di Milano, per fornitura di tonnellate 30,000 di carbone minuto inglese mezzo grasso;

Colla Ditta Attilio Bagnara di Genova, per fornitura di metri cubi 181 circa di legname *pitch pine* in pezzi segati a 4 fili paralleli;

Colla Ditta Ellena Teobaldo di Torino per fornitura di N. 60 binde ad ingranaggio, con cassa di legno, della portata di 12 tonnellate;

Colla Ditta Reichmann e C. di Glascow per fornitura di chilogrammi 300,000 di ghisa Eglinton;

Colla Ditta Larini, Nathan e C. di Milano, per fornitura di N. 7 piattaforme girevoli del diametro di m. 5.50;

Colla Ditta Giuseppe Bruno fu Salvatore, di Napoli, per fornitura di mq. 10,000 di lastre di vetro semidoppie, di cui mq. 8200 pel Magazzino di Torino e mq. 2000 per quelli dei Granili;

Colla Ditta Mistò Ferdinando di Porto Valtravaglia, per sistemazione scarpate franose sulla tratta Porto Valtravaglia-Luino.

II. — Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Municipio di Ceprano (28 aprile, ore 16, fatali). — Appalto per la costruzione di un muraglione a difesa del caseggiato contro le corrosioni delle acque del Liri. Importo ridotto L. 41,850.17 (Vedi n. 14).

Ospedale civile di Cittadella (2 maggio, ore 12, fatali). — Appalto del lavoro di costruzione del nuovo edificio ospitaliero. Importo ridotto L. 18.75 0|0 su L. 84,209.64.

Municipio di Messina (4 maggio, ore 13, 1ª asta). — Appalto per la costruzione della strada comunale obbligatoria dalla provinciale Messina-Catania presso Contesse a S. Filippo superiore (metri 3940.73). Importo L. 77,120. Cauzione L. 4000. Fatali 20 maggio, ore 13.

Congregazione di carità del Comune di Volterra (6 maggio, ore 11, 1ª asta). — Appalto dei lavori di costruzione del nuovo edificio ad uso di ricovero dell'Ospizio in S. Girolamo, presso Volterra. Importo L. 55,413.56. Cauzione provvisoria L. 760. Fatali a giorni 15.

Municipio di Ascoli Piceno (6 maggio, ore 12, fatali). — Appalto dei lavori d'ampliamento del cimitero in borgo Solestà. Importo ridotto L. 52,733.02 (V. n. 12).

Prefettura di Pavia (7 maggio, ore 10, unico e definitivo). — Appalto dei lavori urgenti per la scogliera a compimento della difesa frontale alla località Burrone del Bosco lungo la sponda destra del Po, nel comprensorio idraulico di Mezzanino-Albaredo Arnaboldi, fra gli stanti 59-62 (metri 482). Importo L. 74,340. Cauz. provvisoria L. 5000.

Municipio di Albenga (9 maggio, ore 11, unico e definitivo). — Appalto dei lavori di sistemazione e di ampliamento del fabbricato dell'ex-convento di S. Bernardino, per ridurlo ad uso di caserma di Militari. Importo L. 113,085.86. Cauz. provv. L. 6000.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Reggio Emilia (22 maggio, ore 10, unico e definitivo). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla manutenzione sessennale del tronco della strada nazionale n. 38 Aulla-Reggio compreso fra il Voltone di Migliara e la stazione ferroviaria di Reggio Emilia (metri 33,365), escluse le traverse degli abitati ed il tratto di circonvallazione fra la svolta presso Porta Castello ed il piazzale della stazione suddetta. Importo L. 178,614.66. Cauz. provv. L. 1500.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Venezia (25 maggio, ore 10, unico e definitivo). — Appalto dei lavori di manutenzione dei fabbricati idraulici, delle vie alzaie, sponde ed altre opere lungo i fiumi e canali di Trevisana e Friulana navigazione, durante il quinquennio 1896-1901. Importo L. 113,861.61. Cauz. provv. L. 5000.

III. — Forniture diverse.

Aste.

Direzione Torpedini e Materiale elettrico — Spezia — (11 maggio, ore 10, 1ª asta). — Fornitura di **rame** e **ottone** in chiodi e chiodetti, in fogli, in filo ed in verghe. Importo L. 39,500. Cauz. L. 3950. Fatali 1° giugno, ore 12.

Aggiudicazioni.

Ministero della Marina (Contratti a trattativa privata). — Pattison, Napoli, Barca completa, 2° dipart. L. 600;
The Capo Asbestas, Torino, materassi d'amianto, Taranto, L. 308;
Fonderia Milanese, Milano, bracci di sostegno, 2° dipartimento, L. 17,500;
Società Ligure Metallurgica, Castellammare, lamiere d'acciaio, L. 6859;
Bender e Martiny, Torino, manganesio, Taranto, L. 5300;
Fonderia Milanese, Milano, bracci di sostegno, 3° dipartimento, L. 21,000;
F. Layet, Venezia, 4 barche da carbone, 1° dipart., L. 36,000;
Giuseppe Giani, Torino, macchine per affilare seghe. Taranto, L. 1250;
Antonio Masera, Torino, trapano a colonna, Taranto, L. 1200;
Fratelli Poli, Chioggia, 7 barche da carbone, Taranto, L. 66,860.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

CONVOCAZIONI.

SOCIETÀ FERROVIARIE, TRAMVIARIE E DI NAVIGAZIONE.

10 maggio **Ferrovia Monza-Calolzio.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 13, nella sede sociale in Milano, via Cusani, 13.

25 maggio. — **Strade Ferrate Meridionali.** — Assemblea generale ordinaria, nella sede sociale, a Firenze (V. *Informazioni*).

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

	aprile 18	aprile 25
Azioni Ferrovie Biella	L. 480	480
» » Mediterranee	» 506.50	504
» » Meridionali	» 668.50	664
» » Pinerolo (1ª emiss.)	» 360	360
» » » (2ª »)	» 341	341
» » Secondarie Sarde	» 286	286
» » Sicule	» 590	590
Buoni Ferrovie Meridionali	» 562.50	562.50
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e		
» » Sicule *A. B. C. D.*	» 283	283
» » Cuneo (2ª emiss.)	» 309	309
» » Gottardo 4 %	» 102.25	102.25
» » Mediterranee 4 0/0	» 504.50	505.50
» » Meridionali	» 296	297
» » Meridionali Austriache	» 383	382.50
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 302	302.50
» » » 2ª emiss.	» 284.50	286.50
» » Pontebba	» 451	451
» » Sarde, serie *A.*	» 287	287
» » » serie *B.*	» 289	289
» » » 1879	» 287.50	288.50
» » Savona	» 307	307
» » Secondarie Sarde	» 430	430
» » Sicule 4 0/0 oro	» 467.50	469
» » Tirreno	» 448	448
» » Vittorio Emanuele	» 304	304

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1895-96. — *Dall'11 al 20 Aprile 1896.* — *29ª Decade.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA		
	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze
Chilometri in esercizio	4407	4407	—	1291	1085	+ 206
Media	4407	4370	+ 37	1249	1081	+ 168
Viaggiatori	1,492,956 22	1,487,893 69	+ 5,062 53	86,032 92	57,327 71	+ 28,705 21
Bagagli e cani	82,011 15	81,061 03	+ 950 12	2,942 12	1,201 03	+ 1,741 09
Merci a G.V. e P.V. acc.	336,237 64	328,251 17	+ 7,986 47	15,455 38	9,386 32	+ 6,069 06
Merci a P. V.	1,598,486 49	1,587,856 98	+ 10,629 51	66,076 26	58,955 90	+ 7,120 36
TOTALE	3,509,691 50	3,485,062 87	+ 24,628 63	170,506 68	126,870 96	+ 43,635 72
***Prodotti** dal 1° Luglio 1895 al 20 Aprile 1896.*						
Viaggiatori	38,729,688 22	36,506,690 55	+2,222,997 67	2,064,906 70	1,805,439 92	+259,466 78
Bagagli e cani	1,886,573 58	1,782,383 56	+ 104,190 02	66,874 29	44,666 13	+ 22,208 16
Merci a G.V. e P.V. acc.	9,696,002 62	9,087,281 13	+ 608,721 49	413,000 00	343,579 57	+ 69.420 43
Merci a P. V.	47,844,938 38	45,048,398 50	+2,796,539 88	1,928,004 99	1,661,204 85	+266,800 14
TOTALE	98,157,202 80	92,424,753 74	+5,732,449 06	4,472,785 98	3,854,890 47	+617,895 51
Prodotto per chilometro.						
della decade	796 39	790 80	+ 5 59	132 07	116 93	+ 15 14
riassuntivo	22,273 02	21,149 83	+ 1,123 19	3,581 09	3,566 04	+ 15 05

(*) La linea Milano-Chiasso (km. 52) comune colla Rete Adriatica, è calcolata per la sola metà.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA. — 10ª Decade — dal 1° al 10 Aprile 1896

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Prodotti indiretti	TOTALE	Media dei chilom. esercitati
			PRODOTTI DELLA DECADE.				
1896	1.234.329 93	64.457 63	258.227 61	1.085.440 49	13.893 35	2.656.349 01	4.247 00
1895	1.057.210 60	54.650 15	307.310 40	1.260.101 16	12.630 45	2.701.902 76	4.215 00
Differenze nel 1896	+ 177.119 33	— 192 52	— 49.082 79	— 174.660 67	+ 1.262 90	— 45.553 75	+ 32 00
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.				
1896	8.860.188 02	442.866 81	2.883.613 76	11.126.935 85	124.305 55	23.437.909 99	4.247 00
1895	7.769.988 26	391.176 01	2.729.844 25	10.812.349 31	130.213 70	21.833.571 53	4.215 00
Differenze nel 1896	+ 1.090.199 76	+ 51.690 80	+ 153.769 51	+ 314.586 54	— 5.908 15	+ 1.604.338 46	+ 32 00

RETE COMPLEMENTARE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Prodotti indiretti	TOTALE	Media dei chilom. esercitati
			PRODOTTI DELLA DECADE.				
1896	70.350 20	1.425 61	20.934 21	103.016 48	912 25	196.638 75	1.359 88
1895	65.298 33	1.384 47	21.411 15	108.301 85	690 10	197.085 90	1.294 68
Differenze nel 1896	+ 5.051 87	+ 41 14	— 476 94	— 5.285 37	+ 222 15	— 447 15	+ 65 20
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.				
1896	627.153 26	12.855 24	194.439 13	976.938 08	12.955 60	1.824.341 31	1.359 88
1895	503.012 59	11.548 00	180.754 72	877.983 39	14.632 79	1.587.931 49	1.294 68
Differenze nel 1896	+ 124.140 67	+ 1.307 24	+ 13.684 41	+ 98.954 69	— 1.677 19	+ 236.409 82	+ 65 20

PRODOTTI PER CHILOMETRO DELLE RETI RIUNITE

PRODOTTO DELLA DECADE			PRODOTTO RIASSUNTIVO		
esercizio corrente	esercizio precedente	Differenza nel 1896	dell'anno corrente	dell'anno precedente	Differenza nel 1896
508 84	526 16	— 17 32	4.505 58	4.250 97	+ 254 61

SOCIETA ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

28ª Decade — Dal 1° al 10 Aprile 1896.

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traffico	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
			PRODOTTI DELLA DECADE					
1896	75 271 00	2.159 00	9.030 00	135.402 00	852 00	222.714 00	616 00	362 00
1895	96.569 00	2.306 00	10.092 00	111.398 00	1.730 00	222.095 00	616 00	361 00
Differenze nel 1896	— 21.298 00	— 147 00	— 1.062 00	+ 24.004 00	— 878 00	+ 619 00	»	+ 1 00
			PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1895 AL 10 APRILE 1896.					
1895-96	2.498.987 00	54.931 00	293.059 00	3.403 865 00	40.141 00	6.290.983 00	616 00	10.213 00
1894-95	2.487.723 00	54.050 00	297.104 00	3.399.725 00	34.400 00	6.273.002 00	616 00	10.183 00
Differenze nel 1896	+ 11.264 00	+ 881 00	— 4.045 00	+ 4.140 00	+ 5.741 00	+ 17.981 00	»	+ 30 00

RETE COMPLEMENTARE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traffico	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
			PRODOTTI DELLA DECADE					
1896	27.553 00	731 00	2.198 00	25.375 00	71 00	55.928 00	484 00	116 00
1895	26.883 00	263 00	1.890 00	14.232 00	958 00	44.226 00	421 00	105 00
Differenze nel 1896	+ 670 00	+ 468 00	+ 308 00	+ 11.143 00	— 887 00	+ 11.702 00	+ 63 00	+ 11 00
			PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1895 AL 10 APRILE 1896.					
1895-96	938.541 00	15.753 00	73.103 00	608.501 00	6.644 00	1.642.542 00	484 00	3.394 00
1894-95	700.550 00	6.948 00	47.508 00	421.275 00	6.463 00	1.182.744 00	421 00	2.809 00
Differenze nel 1896	+ 237.991 00	+ 8.805 00	+ 25.595 00	+ 187.226 00	+ 181 00	+ 459.798 00	+ 63 00	+ 585 00

STRETTO DI MESSINA

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traffico	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
			PRODOTTI DELLA DECADE					
1896	2.419 00	130 00	247 00	603 00	» 00	3.399 00	23 00	148 00
1895	1.773 00	123 00	194 00	407 00	19 00	2.516 00	15 00	168 00
Differenze nel 1896	+ 646 00	+ 7 00	+ 53 00	+ 196 00	— 19 00	+ 883 00	+ 8	— 20 00
			PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1895 AL 10 APRILE 1896.					
1895-96	87.205 00	3.926 00	6.716 00	13.959 00	» 00	111 806 00	23 00	4.861 00
1894-95	41.938 00	2.071 00	4.492 00	7.768 00	38 00	56.307 00	15 00	3.754 00
Differenze nel 1896	+ 45.267 00	+ 1.855 00	+ 2.224 00	+ 6.191 00	— 38 00	+ 55.499 00	+ 8	+ [illegible]

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

BIGLIETTI SEMPLICI — BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO

Dai punti contro indicati alle stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)		Londra (1) 1a classe	Londra (1) 2a classe	Parigi (2) 1a classe	Parigi (2) 2a classe	Londra (3) (Diritto di porto compreso) 1a classe	Londra (3) 2a classe	Londra (3) validità	Parigi (4) 1a classe	Parigi (4) 2a classe	Parigi (4) validità
Via Moncenisio											
Torino	via Calais	166 35	116 55	90 75	61 60	254 —	187 85	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni
	via Boulogne . .	160 25	112 05								
Milano	via Calais	180 90	129 15	104 85	72 25	272 25	199 30	45 giorni	166 35	119 —	30 giorn
	via Boulogne . .	175 60	124 65								
Venezia	via Calais	—	—	141 75	97 30	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni
	via Boulogne . .										
Genova	via Calais	187 —	131 —	111 40	76 05	—	—	—	—	—	. .
	via Boulogne . .	180 90	126 50								
Via Genova											
Livorno	via Calais	209 90	147 05	134 30	92 10	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	203 80	142 55								
Firenze	via Calais	217 30	152 25	141 70	97 30	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	211 20	147 75								
Roma	via Calais	249 —	174 40	173 40	119 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	242 90	169 90								
Napoli	via Calais	279 85	196 —	205 60	142 —	478 50	353 95	6 mesi (**)	—	—	—
	via Boulogne . .	273 75	191 50								
Via Bologna											
Firenze	via Calais	224 60	157 30	149 —	102 35	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	218 50	152 80								
Roma	via Calais	263 85	184 80	188 25	129 85	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	257 75	180 30								
Napoli	via Calais	294 80	206 50	220 60	162 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	288 70	202 —								
Brindisi	Via Napoli, via Calais	325 85	228 20	251 60	174 20	543 25	399 30	6 mesi (*)	—	—	—
	Via Napoli, via Boul.	319 75	223 70								
	Via Bolog., via Calais	302 65	211 95	227 05	157 —	525 45	386 80	6 mesi	—	—	—
	Via Bolog., via Boul.	296 55	207 45								
Messina	Via Napoli, via Calais	369 25	259 75	295 —	205 80	—	—	—	—	—	—
	Via Napoli, via Boul.	363 15	255 25								

OSSERVAZIONI.

BIGLIETTI SEMPLICI.

(1) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta.

Per diritto del bollo fr. 0,10 per i biglietti al disopra di 10 franchi.

(2) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi che valgono per 20 giorni.

BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO.

(3) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta.

(*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capo-stazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia.

(**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto.

(4) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

ANDATA — Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio. — RITORNO

ANDATA

STAZIONI	1a e 2a CLASSE	1a e 2a CLASSE (Via Folkestone)	1a e 2a CLASSE (*)	1a e 2a CLASSE (***)		Treno di lusso PENINSULAR-EXPRESS settimanale il venerdì part. da LONDRA (1)
Londres Ch.-Gross Par.	9 — a.	10 — a.	11 — antim.	8 15 p.		8 15 p.
Londres Victoria . . —	9 — a.		11 — antim.	8 15 p.		8 15 p.
Douvres . . . . —	10 55 a.		1 — pomer.	10 15 p.		10 15 p.
(ora di Greenwich) . Arr.	12 15 a.		2 20 pomer.	12 10 a.		12 10 p.
Calais-M. (*Buffet*)	*Déjeun.*					
(ora francese) . Par.	12 49 p.		3 — pomer.	1 04 a.		1 » a.
Boulogne-Gare . . (*Buffet*) Arr.	1 27 p.	2 18 p.	—	1 49 a.		—
Par.	1 29 p.	2 23 p.	—	1 51 a.		—
Amiens (*Buffet*) . Arr.	3 04 p.	3 59 p	5 12 pomer.	3 41 a.		3 28 a.
Par.	3 09 p.	4 04 p.	5 17 pomer.	3 46 a.		3 33 a.
Paris-Nord (*Buffet*) Arr.	4 45 p.	5 40 p.	7 — pomer.	5 38 a.		Per la grande cintura
	Pranzo					
Par	*Vagon-restaurant*		7 44 pomer.	6 23 a.		
Paris-Lyon (*Buffet*) Arr			8 21 pomer.	7 23 a.		
	(B) 1a e 2a classe		1a e 2a classe	1a cl.	1a 2a cl.	
Paris-Lyon (*Buffet*) Par.	8 55 p.		9 10 p.	9 25 a.	2 15 p.	
Dijon . . . . Arr.	1 51 a.		2 24 a.	2 01 p.	7 13 p.	10 32 a.
Genève . . . . —	»		8 52 a.	11 47 p.	—	—
Aix-les-Bains . . . . —	6 33 a.		7 58 a.	10 45 p.	12 27 a	3 18 p.
Chambéry . . . . . . —	6 56 a.		8 31 a.	11 24 p.	12 50 a.	3 40 p.
Modane . . . . —	9 43 a.		1 38 p.		3 37 a.	6 40 p.
Torino (ora dell'Europa centrale (2). . . Arr.	2 20 p.		6 40 p.	—	8 10 a.	11 12 p.
Torino . . . . Par	2 40 p.		7 55 p.	—	8 45 a.	
Novara . . . . Arr	4 36 p.		9 51 p.	—	10 42 a.	
Milano . . . . Arr	5 35 p.		11 05 p.	—	11 40 a.	
					1a 2a cl.	
Torino . . . . Par.	2 45 p.		8 10 p.	—	8 40 a.	
Genova . . . . . . Arr.	6 14 p.		11 21 p.	—	12 » p.	
San-Remo . . . —	11 22 p.		8 45 a.	—	4 47 p.	
Pisa . . . . —	10 58 p.		4 30 a.	—	4 34 p.	
Firenze . . . . —	12 45 a.		7 30 a.	—	6 54 p.	
Livorno . . . . —	11 39 p.		5 24 a.	—	5 09 p.	
Roma . . . . —	6 34 a.		10 30 a.	—	11 30 p.	
Napoli . . . . —	1 36 p.		6 30 p.	—	7 10 a.	
Brindisi . . . . —	»		»	—	6 20 p.	
Torino . . . . Par.	2 45 p.		7 05 p.	—	8 40 a.	11 20 p.
Alessandria . . . . Arr.	4 18 p.		8 55 p.	—	10 15 a.	12 50 p.
Bologna . . . . —			2 12 a.	—	2 53 p.	5 19 a.
Ancona . . . . —	—		6 52 a.	—	11 10 p.	9 21 a.
Brindisi . . . . —	—		10 17 p.	—	11 » a.	7 50 p.
Firenze . . . . —	—		6 23 a.	—	6 25 p.	
Roma . . . . —	—		12 50 p.	—	11 50 p.	
Napoli . . . . Arr.	—		6 30 p.	—	7 10 a.	

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

RITORNO

STAZIONI	1a e 2a CLASSE	1a e 2a CLASSE		1a e 2a CLASSE	
Napoli. (ora dell'Europa centrale (2) . . Par.	7 50 a.	—	—	2 55 p.	
Roma . . . . —	2 30 p.	—	—	11 10 p.	
Firenze . . . . —	9 05 p.	—	—	6 10 a.	
Brindisi . . . . —	6 10 a.	—	—	5 35 p.	
Ancona . . . . —	8 32 p.	—	—	5 35 a	
Bologna . . . . —	1 35 a.	—	—	10 30 a.	
Alessandria . . . . . —	6 38 a.	8 33 a.	10 46 a.	5 12 p.	
Torino . . . . Arr.	8 30 a.	10 13 a.	12 30 p.	7 — p.	
Brindisi . . . . . . Par.	—	—		10 20 a.	
Napoli . . . . —	7 50 a.	2 55 p.		10 45 p.	
Roma . . . . —	3 » p.	8 50 p.	10 17 p.	8 10 a.	
Livorno . . . . —	9 40 p.	»	4 10 a.	1 55 p.	
Firenze . . . . —	8 25 p.	»	»	12 05 p.	
Pisa . . . . —	10 32 p.	2 55 a.	4 47 a.	2 35 p.	
San-Remo . . . —	6 50 p.	»	3 30 a.	1 48 p.	
Genova . . . . —	2 45 a.	6 35 a.	8 46 a.	7 07 p.	
Torino . . . . Arr.	7 45 a.	10 13 a.	12 30 p.	10 50 p.	
Milano . . . . Par.	1 50 a.	10 40 a.		8 18 p.	
Novara . . . . —	4 30 a.	11 40 a.		9 16 p.	
Torino . . . . Arr.	8 25 a.	1 40 p.		11 10 p.	
Torino . . . . Par.	8 50 a.	2 20 p.		11 25 p.	—
Modane (ora franc.) . —	12 19 p.	5 26 p.		2 21 a.	—
Chambéry . . . . . . —	3 42 p.	8 14 p.		5 02 a.	—
Aix-les-Bains . . . . —	4 14 p.	8 39 p.		5 27 a.	—
Genève . . . . —	2 46 p.	7 21 p.		4 15 a.	—
Dijon . . . . —	11 20 p.	1 45 a.		11 40 a.	1 12 p.
Paris-Lyon (*Buffet*) Arr.	4 43 a.	6 50 a.		5 33 p.	5 54 p.
Paris-Lyon (*Buffet*) Par.	7 25 antim.			6 50 p.	
Arr.	8 04 antim.			7 49 p.	
Paris-Nord (*Buffet*)	A) 1a, 2a classe	1a 2a cl.	*Déjeun.* 1a 2a cl.	*Pranzo* (**) 1a, 2a, 3	
Par.	9 — antim.	10 30 a.	11 50 a.	9 — p.	
Amiens (*Buffet*) . Arr.	10 40 antim.	12 06 p.	1 25 p.	10 47 p.	
Par.	10 45 antim.	12 26 p.	1 30 p.	10 52 p.	
Boulogne-Gare (*Buffet*) Arr.	12 18 pomer.	2 01 p.	»	12 34 a.	
Par.	12 20 pomer.	2 04 p.	»	12 36 a.	
(ora francese) . Arr.	1 » pomer.	Via Folkestone	3 41 p.	1 20 a.	
Calais-M. (*Buffet*) (ora di Greenwich) . Par.	1 11 pomer.		3 45 p.	1 30 a.	
Douvres . . . . —	3 05 pomer.		5 45 p.	4 — a.	
Londres Victoria . Arr.	4 50 pomer.		7 30 p.	5 55 a.	
Londres Ch.-Gross Arr.	4 55 pomer.	6 10 p.	7 35 p.	5 55 a.	

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSERVAZIONI. — *Viaggiatori*. — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende viaggiatori di 3a classe da Parigi per Boulogne, Calais e l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori di 3a classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne. (A) Questo treno non prende i viaggiatori di 2a classe che per Calais e l'Inghilterra. (B) Il treno che parte da Parigi-Lione alle 8.55 pom. non prende a Parigi in 2a classe che i viaggiatori a destinazione oltre Culoz in direzione di Modane e dell'Italia. — *Nota importante*. I treni che partono da Parigi-Nord per Londra alle 9 a. e alle 9 p. e quelli che partono da Londra per Parigi-Nord alle 9 a. e alle 8.15 p., prendono viaggiatori per Boulogne e Boulogne Tintelleries. — *Vetture dirette da Calais verso P.-L.-M.* Una vettura di 1a classe lits-salon va direttamente da Calais a Milano col treno che parte da Calais alle 3 p. e da Parigi-Lione alle 8.55 p. — *Da P.-L.-M. verso Calais*. Una vettura di prima classe lits-salon va direttamente da Milano a Calais col treno partente da Milano alle 10.40 a. e da Parigi-Nord alle 9 a.

Torino, 1896 — Tip. Lit. Camilla e Bertolero di Natale Bertolero, Via Ospedale, 18.

ANNO XXIX. Sabato, 2 Maggio 1896 NUM. 18.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze. 13 — Torino

COMMISSIONE PER LO STUDIO
DEI PROVVEDIMENTI NECESSARI A SODDISFARE I BISOGNI DEL TRAFFICO
NEL PORTO DI GENOVA

Relazione della Sotto-Commissione tecnica composta dai signori Comm. ZAINY, Presidente, Comm. CROSA, Com.te CASSANELLO e Comm. OLIVA, incaricata di studiare e proporre le nuove opere occorrenti al Porto di Genova per far fronte all'aumento del Traffico previsto nel ventennio 1893-1913.

PROGETTO DI SISTEMAZIONE ED AMPLIAMENTO DEL PORTO DI GENOVA.

(Continuazione, vedi numero 17).

XI. — **Provvedimenti riguardanti i viaggiatori.** — Il servizio d'imbarco e di sbarco dei viaggiatori non potrà svolgersi in punto più opportuno di quello ora occupato dal Ponte Federico Guglielmo. A questo Ponte, sufficientemente ampliato, potranno stare accostati i vapori delle principali Compagnie di navigazione, le quali, in edifici appositi, potranno anche custodire le merci e i bagagli in partenza che vanno man mano arrivando per l'imbarco, e quelle arrivate che subiscono le operazioni doganali ed attendono la spedizione all'interno. La Sotto-Commissione riprendendo un'idea espressa tempo addietro da un eminente Ingegnere Marittimo Inglese e imitando ciò che si fa in vasta scala, e con ottimi risultati nel porto di New-York, ha progettato l'ampliamento del ponte Federico Guglielmo come è mostrato sul piano. Il ponte viene allungato ed allargato per modo che 6 vapori potranno simultaneamente stare accostati o partire senza impedimenti reciproci. Ad ognuno di questi accosti sta di fronte una tettoia a due piani, servita in basso dalla strada carraia in comunicazione colla calata e dai binari ferroviari allacciati colla stazione di S. Limbania. Questo piano terreno sarà specialmente riservato alle merci, mentre il piano superiore dovrà servire ai viaggiatori ed ai loro bagagli. Il piano superiore di questi capannoni, servito da una strada carraia sul lato interno al ponte, è posto in diretta comunicazione colla piazza Principe mediante un ponte, o passerella, che, attraversando i binari e le calate alla radice del ponte Guglielmo, permetterà ai passeggieri, ai loro bagagli ed alle vetture di recarsi direttamente senza inciampi e pericoli dall'interno della città all'imbarco.

Delle sei tettoie che si vedono segnate sul tipo, cinque almeno potranno esser date in concessione alle principali Compagnie di navigazione che fanno scalo permanente a Genova, riservando la sesta all'accosto delle navi che appartengono a Società aventi rari rapporti con Genova. Nel capannone a due piani che sarà così disponibile, o nella vicina tettoia costruenda sulla calata degli Zingari, sarà possibile preparare quel ricovero per gli emigranti che alla spicciolata e mai con treni completi si radunano a Genova per l'imbarco, e quel deposito dei loro bagagli pei quali da anni si domanda un provvedimento senza nulla poter ottenere.

Non si è provveduto uno speciale impianto ad uso dei treni viaggiatori in arrivo al Porto, non verificandosi che assai raramente il caso di avere tali trasporti.

La disposizione a due piani delle tettoie assegnate al servizio dei viaggiatori non arrecherà alcuna difficoltà al servizio, essendochè trattandosi di grandi piroscafi il ponte della nave si troverà a 3 m. circa sopra la calata ed a 3 m. sotto il piano superiore del fabbricato, e le merci non dovranno salire più di quello che siano ora costrette a fare per passare dalla calata al ponte, ed i passeggieri non dovranno scendere, imbarcandosi, più di quello che ora fanno sbarcando.

XII. — **Illuminazione del Porto.** — Nel preventivo di spesa si è tenuto conto delle domande fatte dall'on. Comandù e dall'ing. Giaccone, comprendendo una spesa per le modificazioni occorrenti al segnalamento dell'entrata del porto ed alla illuminazione interna. In quanto a quest'ultima, cioè all'illuminazione delle calate, aree di deposito e magazzini, per la quale venne chiesto l'impianto della luce elettrica per aumentare le ore utili di lavoro, non si credette opportuno di prevedere una spesa, essendo certamente ancor lontano il giorno in cui il lavoro notturno si renderà necessario sulle calate del Porto, ampliate nella misura che venne progettata. Ad ogni modo, una spesa è pur necessario prevedere per estendere alle nuove calate l'illuminazione limitata che ora è in uso per facilitare la circolazione notturna sulle calate, ed a tale effetto venne in-

scritta nel preventivo una somma a corpo più che sufficiente al bisogno.

Se per l'avvenire occorrerà in qualche punto del Porto impiantare l'illuminazione elettrica o quell'altra che i progressi continui della scienza potranno consigliare, occorrerà prima d'ogni altra località impiantarla alla radice dei moli e ponti dove si concentra il lavoro notturno di formazione dei treni, e vi si potrà provvedere ricorrendo ad un'Impresa privata, come quella che provvede all'illuminazione della città, corrispondendole un canone che valga a compensare le spese d'esercizio e d'impianto che saranno richieste.

XIII. — **Boe d'ormeggio. Ormeggi sulle calate. Difese in legname delle banchine.** — Nel preventivo vennero previste le spese relative all'impianto di boe, o di gavitelli, o grippiali e dei relativi ormeggi sulle calate, in ragione di uno ogni 50 metri.

Tale provvedimento sembra più che sufficiente ad assicurare il servizio sulle nuove calate.

Nessuna spesa invece si è preveduta per provvedere al fasciamento in legno delle banchine, come avrebbe desiderato fosse fatto la Navigazione Generale. L'esperienza del passato dimostra la non assoluta necessità di tale provvedimento, essendochè tutte le navi sono provviste dei necessari parabordi di legno pendenti sui loro fianchi che costeggiano le banchine, coi quali si ottiene lo stesso effetto che al fasciame viene domandato. Del resto, colla ultimazione delle difese esterne del Porto, lo specchio acqueo sarà colmato in modo da rendere quasi superflui tali provvedimenti.

XIV. — **Servizio doganale.** — Il servizio doganale potrà esser condotto collo stesso sistema che ora ha dato buona prova, dopochè, specialmente per opera del comm. Pizzo, già Direttore della Dogana di Genova, si fu in grado di concretare un programma che, senza esser di danno al pubblico ed alla ferrovia, permettesse alla finanza di compiere tutte le operazioni che per legge le sono imposte.

Il territorio cosidetto nazionale, nel quale non si trovano che merci aventi soddisfatti i diritti di gabella, sarà separato da una cancellata da quello detto estero. Nulla perciò sarà innovato in quanto si riferisce alle calate orientali ed anche la stazione del P. Colombo sarà compresa nella cinta della quale si è parlato, e che già permette alla stazione di S. Limbania di eseguire liberamente ogni operazione relativa a ricevimento e spedizione di treni. Anzi, questa cancellata verrà estesa fino all'imbocco della nuova galleria orientale attraverso la Chiappella, per modo che anche i carri destinati alla nuova linea per Rivarolo possano dalle stazioni di P. Colombo e di S. Limbania liberamente passare alla loro destinazione.

I ponti Assereto e Caracciolo e il Molo Nuovo saranno invece lasciati in libera comunicazione colle gallerie che conducono a Sampierdarena ed alle linee dei Giovi, non essendo necessario per la natura della merce che si carica in dette località di separare le operazioni doganali da quelle di formazione dei treni. Ad ogni modo anche in questo particolare si è fatto tesoro dell'esperienza dei tempi passati, conservando cioè un ordinamento che ha fatto buona prova al P. Assereto, a S. Benigno ed al Molo Nuovo, e che mai ha creato imbarazzi.

Certamente l'assioma, tante volte ripetuto, che la dogana deve cercare la merce e non questa esser obbligata a ricercar quella, potrebbe portare qualche agevolezza nelle manovre quando fosse attuato; ma conviene osservare che tale ordinamento provocherebbe spese rilevantissime di personale e forse qualche perditempo; cosicchè, tutto considerato, convien meglio prevedere che anche per l'avvenire si abbia nei rapporti doganali la stessa linea di condotta pratica avutasi da qualche tempo a questa parte e che, dopo tutto, non fu certamente causa di guai.

XV. — **Servizio sanitario.** — Sulla punta del Molo Nuovo vennero ultimamente eretti gli stabilimenti quarantenari, che fu cura della Sotto-Commissione di rispettare nel progettare gli ampliamenti di quel Molo.

Sul lato Sud del Molo stesso sarà disponibile una lunghezza di calata superiore ai 350 metri, la quale potrà essere adibita all'accosto delle navi in quarantena. Tale calata, perfettamente isolata dalle rimanenti sponde destinate ad uso del commercio, è la più indicata per servire a questo delicato servizio. La maggior tranquillità delle acque lungo la calata in questione, derivante dal proposto Molo del Bisagno, permetterà in ogni tempo di usare della fronte Sud del Molo Nuovo, esclusivamente al servizio d'accosto delle navi in osservazione.

XVI. — **Bacini di raddobbo. Officine di riparazione e Cantieri diversi.** — Quando venga prolungato il vecchio bacino comunale alla Darsena e si costruisca lo scalo d'alaggio, che il progetto della Sotto-Commissione prevede di fianco ed a grecale dei bacini di carenaggio ultimamente costrutti, è certo che si sarà provveduto e per molto tempo ai bisogni della navigazione che fa capo a Genova. Il numero rilevante dei bacini che si riscontra negli altri porti non è dovuto ad altro che all'aver aggiunti nuovi vasi a quelli esistenti per far fronte alle maggiori dimensioni richieste dall'ingrandimento continuo delle navi. Non vennero distrutti i vecchi bacini, i quali in massima parte restano ora inoperosi, mentre la navigazione si serve specialmente di quelli più moderni. Anzichè aumentare il numero dei bacini sarà necessario di facilitare l'impianto di officine ben arredate, di mezzi potenti per poter far fronte rapidamente ad ogni richiesta di riparazione. Si renderà così un segnalato servizio al commercio e si eviterà di aver immobilizzato un troppo rilevante capitale d'impianto.

Ad ogni modo, di fianco ai bacini attuali v'è modo, senza diminuire di troppo la fronte utile al cabotaggio che si è impegnata sul Molo di Giano, di costruire altri due bacini, ai quali però sarebbe opportuno di dare l'ingresso anche dall'avamporto, per renderli realmente servibili ciascuno per due navi simultaneamente.

Le Società di Navigazione, le quali avranno sul Molo Vecchio l'approdo riservato ed un'area per tenervi i magazzini del proprio materiale, potranno, come si è fatto a Marsiglia, impiantare in tale località le loro speciali e proprie officine di riparazione. Ciò non costerà nulla all'Ente portuale e permetterà, occorrendo, che anche eventualmente altre navi possano usare di tali impianti privati.

XVII. **Deposito di vini.** — Il commercio chiede insistentemente un impianto di magazzini nei quali possano essere custoditi e manipolati i vini, che approdano a Genova in provenienza della Sardegna e della Sicilia e che poi ripartono per lontane destinazioni. Vari progetti vennero fatti ed anche alla Commissione venne comunicata una domanda di concessione per erigere sull'area risultante dalla colmatura del Mandraccio, uno stabilimento vinicolo fornito di tutti i mezzi necessari a tale speciale commercio.

Lasciando da parte la considerazione che dell'area in questione si ha bisogno per altri usi, che alla città di Genova sono di grande vantaggio, fa d'uopo osservare che detta località non è propizia per un numeroso accosto di navi e che sembra più opportuno raccomandare all'impianto dello stabilimento vinicolo una località più accessibile e più centrale nel Porto. I magazzini vinicoli che il Municipio sta adattando alla Doganetta, serviti dal P. Morosini e dalla C. Salumi e forse anche con opportuni lavori, dall'interno della Darsena, sembrano sufficienti al commercio del vino, tenuto conto anche dell'incremento che si prevede abbia tale ramo a risentire negli anni avvenire.

Per questi magazzini e per quelli occorrenti ad altre merci destinate nuovamente all'imbarco, qualora si volesse provvedere a concessioni speciali, si potrà sempre farlo sulla calata esterna del Molo Vecchio; tali aree, facilmente in comunicazione colla città, si prestano mirabilmente allo scopo.

Nessuna spesa per questi speciali impianti venne preveduta, essendo possibile, fornendo la sola area, di ottenere dai concessionari anche con breve durata di monopolio, che essi abbiano a costruire ed ammortizzare gli impianti occorrenti.

XVIII. **Depositi di petroli e di materie esplodenti.** — Il deposito di petroli, come si è detto in altro capitolo, può senza disturbo alcuno, rimanere ove si trova alla radice del Molo Nuovo fino a tanto che non occorra ad ampliare il Porto nel bacino del Faro, e si è anche detto che quando si volesse togliere dall'interno del Porto l'accosto dei vapori carichi di petrolio, sarebbe possibile il farlo destinando al loro approdo parte della calata Sud del Molo Nuovo, posando all'esterno del Molo stesso le tubazioni lungo le quali il petrolio sarebbe inviato ai cisternoni.

Che se poi si volesse togliere il deposito dei petroli dalla località ora occupata, si potrà destinar loro ed alle merci esplodenti, la insenatura che sarà possibile alla radice del nuovo Molo del Bisagno e forse anche l'adiacente batteria della stella con i suoi accessorii, oggi quasi abbandonata. A questa località sufficientemente appartata si potrà accedere con strada carraia, discendente lungo la costa della Strega.

XIX. **Risanamento del Porto.** — La costruzione di lunghi bacini a forma di canali, che venne proposta col progetto della Sotto-Commissione, rende meno agevole il cambiamento delle acque nel Porto. A questo guaio si potrà in parte porre rimedio provvedendo i lunghi ponti Colombo, Assareto e Caracciolo di almeno una tomba ciascuno e formandone una attraverso al Molo Nuovo. Altrettanto dovrà farsi alla radice del Molo Vecchio, per facilitare le rinnovazioni delle acque lungo le calate di P. Caricamento. Questi provvedimenti potranno servire all'uopo e non sarà che dopo aver esperimentato tale ripiego, che si potrà pensare agl'impianti di canali e pompe, come propose l'on. Tortarolo, per gettare al fondo dei bacini-canali acqua di mare e rifluire verso la bocca quella impura.

Servirà a diminuire il bisogno di un continuo cambiamento delle acque nell'interno del Porto, il provvedimento accennato nel progetto della Sotto-Commissione, di costruire un fognone a monte della calata dei M. Generali e degli Zingari, il quale porta le acque impure al collettore, che ora sbocca alla radice del Molo di Giano.

Questo collettore dovrà esser prolungato fin oltre la radice del Molo del Bisagno, e siccome per smorzare le onde è conveniente che la costiera fra il Molo Giano e quello del Bisagno non sia alterata con costruzioni che offrano alle onde una superficie verticale contro la quale riflettersi, sarà necessario che il fognone venga prolungato in galleria come è indicato nel progetto.

È inutile il dire che nel preventivo venne esposta una somma a corpo per questo lavoro, del quale gli uffici competenti dovranno occuparsi in particolar modo nello studio del progetto di dettaglio, ponendo mente alla mancanza di battente che già fin d'ora si lamenta e che rende pigro il corso delle acque luride: forse sarà il caso di aumentare il dilavamento nel fognone avviandovi le acque di esaurimento dei bacini di carenaggio, forse potrà essere opportuno, come si dovette fare per Londra, ed altre città, erigere alla radice del Molo Giano uno stabilimento di pompatura per creare artificialmente uno sbocco alle acque di *scolo* della città ed elevarle di quanto occorre per renderne possibile in ogni caso il rapido smaltimento dalla bocca oltre il molo del Bisagno.

XX. — **Preventivo di confronto fra i vari progetti studiati.** — Tenendo per base di preventivo i prezzi unitari che dal comm. Giaccone vennero usati per preventivare il costo delle opere comprese nel di lui progetto, si è proceduto ad una stima comparativa delle opere previste nei vari progetti presentati e si giunse ai risultati raggruppati nel seguente prospetto.

Progetti	Costo delle opere	Sviluppo delle calate			Costo per ml. di calata utile aggiunto ai 6456 m. attuali
		totale	utile	in aumento allo sviluppo utile attuale	Lire
Comm. Giaccone	49,500,000	12,955	11,693	5,237	9,450
Comm. Tortarolo	46,380,000	12,328	11,934	5,482	7,360
Munic. di Genova	45,100,000	12,626	10,991	4,535	9,950
Sotto-Commiss.	39,880,000	15,680	14,300	7,844	5,100
Porto attuale		8,091	6,456		

Nel preventivo delle opere comprese nel progetto Giaccone sono comprese L. 15,500,000 per la linea ferroviaria d'allacciamento fra il quadrivio della Coscia e la linea sulla sponda destra della Polcevera, nonchè per la stazione che si rende necessario costrurre lungo quella linea per far fronte alla deficienza di spazio sulle calate ad uso dei binari occorrenti ad un servizio ferroviario regolare. Nessuna spesa in questo, come negli altri preventivi, venne compresa per armamento, meccanismi, tettoie, strade, ecc., ritenendosi che tale spesa sia proporzionale allo sviluppo delle sponde d'approdo e quindi poco influisca sul confronto che fra un progetto e l'altro si vuol fare. Occorre rilevare che la spesa certamente rilevante per la linea e la stazione ferroviaria non può dirsi esagerata, se si pon mente che questa nuova arteria deve essere costrutta con viadotto lungo tutto il percorso davanti l'abitato di Sampierdarena sopra una scogliera che richiederà opere di difesa quali ora vediamo a Cornigliano; le spese di esproprio e di compenso per gli attraversamenti degli stabilimenti Ansaldo e del Gazogeno, saranno certamente oltremodo elevate, come saranno pure esorbitanti quelle occorrenti alla formazione dell'area occorrente alla nuova stazione, progettata in una località nella quale ogni giorno vedonsi sorgere fabbricati ed opifici.

Nel preventivo di spesa per l'esecuzione del progetto Tortarolo, oltre alle spese occorrenti alla costruzione di nuove calate e moli, furono comprese:

L. 4,280,000 per la formazione del Nuovo Molo del Bisagno, senza del quale la tranquillità delle acque nell'interno del Porto non sarebbe ottenuta;

L. 7,380,000 per la costruzione degli allacciamenti ferroviari, come nel progetto della Sotto-Commissione, colle linee dei Giovi, oltre il bivio Torbella.

Nel preventivo relativo alle opere progettate dal Municipio, alle opere marittime vennero aggiunte:

L. 7,500,000 per la costruzione della linea davanti Sampierdarena e lungo la sponda destra del Bisagno, come si vide essere preventivata col progetto Giaccone, ma non si espose alcuna spesa relativa alla stazione di Polcevera nella considerazione che l'allargamento rilevante del Molo Nuovo permetta di svilupparvi una sufficiente stazione ad uso delle nuove calate.

Nel preventivo relativo al progetto della Sotto-Commissione all'importo delle opere marittime da costruirsi entro il porto, si aggiunsero anche:

L. 4,280,000 per la costruzione del Molo di Bisagno;

L. 7,380,000 per la costruzione della linea ferroviaria di congiunzione fra il porto e le linee dei Giovi a monte del bivio Torbella.

Da questo quadro di confronto risulta adunque che il progetto della Sotto-Commissione, pur costando in cifra assoluta meno di quelli presi a confronto, ha il beneficio di offrire al commercio un maggior sviluppo di banchina utile e di provvedere ad uno sviluppo di calate sufficiente ai bisogni futuri, di offrire un comodo e sicuro ancoraggio per le navi in rilascio ed aumentare la calma dello specchio acqueo dell'intero Porto e quindi di migliorarne grandemente le condizioni idraulico-marittime.

Se poi si osserva l'ultima colonna del prospetto, si vedrà facilmente quanto economicamente il progetto della Sotto Commissione sia superiore a quelli concorrenti, poichè mentre per ogni ml. di banchina utile aggiunto a quelli ora in esercizio le disposizioni della Sotto Commissione provocarono una spesa di L. 5,100, col progetto del Municipio si giunge fino ad una spesa di L. 9,950, col progetto Giaccone L. 9,450 e col progetto Tortarolo L. 7,360.

Ciò dimostra quale influenza preponderante abbia l'opera di difesa che i progetti Giaccone e del Municipio prevedono di dover costruire per la formazione del bacino del Faro, nel quale progettano la costruzione di nuove calate.

(*Continua*).

INFORMAZIONI PARTICOLARI
DEL *MONITORE*

Pei lavori ferroviari in Sampierdarena.

Oggi, 2, si tiene a Sampierdarena una riunione della Giunta municipale di quella città coi rappresentanti del Regio Ispettorato del Circolo ferroviario di Torino e con quelli dei vari Servizi della Mediterranea, allo scopo di prendere gli ultimi accordi circa i lavori che, com'è noto, si devono eseguire in Sampierdarena per il rialzo del binario detto della Coscia e per la sistemazione definitiva del servizio locale delle merci a piccola velocità sull'area già Frola, in applicazione della relativa legge colla quale vennero stanziati i fondi necessari, prelevandoli dalle rimanenze attive del Porto di Genova.

Speriamo che si possa giungere ad una definizione di tutte le vertenze insorte con quel Municipio, essendo di assoluta urgenza di por mano il più presto possibile ai lavori relativi dei quali già ci consta essere quasi ultimati i progetti d'appalto.

><

Progetto per la ricostruzione del ponte sul Polcevera presso Genova.

La Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo, in ottemperanza ad invito avuto dal R. Ispettorato generale delle ferrovie, ha studiato un progetto di massima per la ricostruzione del ponte definitivo sul Polcevera presso Genova (in sostituzione di quello in muratura caduto il 6 ottobre 1892) mediante una travata in acciaio a campata unica, della lunghezza di m. 105.40 fra gli appoggi. La spesa preventivata per l'esecuzione dell'opera sarebbe di L. 493,000 nell'ipotesi che le fondazioni ad aria compressa siano spinte alla profondità di m. 18; che se si potesse limitare la profondità a m. 12, il costo del progetto si ridurrebbe a L. 440,000.

Per il ponte del quale trattasi la predetta Direzione ha già presentato altro progetto, con travata in ferro laminata a due luci, il cui importo era previsto in lire 500,000 qualora le fondazioni ad aria compressa venissero spinte alla profondità di m. 18; ed in L. 430,000 qualora fossero limitate le fondazioni stesse alla profondità di 12 metri.

La prefata Direzione però, ritenuto che il nuovo progetto sovraindicato, a campata unica in confronto di quest'ultimo a due luci, non soddisfa dal lato economico, ha stimato opportuno di studiare un'altra soluzione, adottando cioè una travata rettilinea in acciaio con due appoggi intermedi, ed ha compilato e presentato all'uopo al R. Ispettorato generale predetto, apposito progetto di massima. Questo terzo progetto prevede una spesa di L. 385,000 con fondazioni ad aria compressa spinte alla profondità di m. 18; e di L. 335,000 soltanto se tale profondità potrà limitarsi a m. 12.

Giusta quest'ultimo progetto, la lunghezza totale delle travi principali è di m. 106, la portata teorica fra i centri degli appoggi sulle spalle è di m. 105, la portata teorica delle tre luci è, rispettivamente di m. 32.55, 39.90, 32.55, la obliquità è di 62°, la distanza fra gli assi delle travi principali è di m. 5; la portata teorica delle travi trasversali è di m. 4.60, la distanza fra asse ed asse delle trasversali e la portata teorica delle longherine sottoguide è di m. 2.66.

Il ponte è ad un binario, in rettilineo, ed in discesa del 2,50 per mille. Il piano del ferro trovasi a m. 3 sopra il bordo interno delle piattabande inferiori, le quali alla loro volta trovansi a m. 2 sul livello della massima piena. Le travi principali hanno un'altezza di m. 4 e sono continue, poggianti su due pile intermedie. L'ancoraggio verrà praticato sulla prima pila verso Genova, mentre sull'altra e sulle spalle vi saranno gli apparecchi di scorrimento.

Le travi principali sono a pareti semplici con traliccio. Esse vengono controventate alla loro parte inferiore con un sistema di controventi orizzontali. Vi sono poi delle crociere verticali che collegano fra di loro le travi principali e che sono disposte alternativamente in corrispondenza ad ogni due montanti.

><

Conferenza internazionale ferroviaria a Vienna.

Il giorno 6 corrente si riunirà a Vienna la 16ª Conferenza generale della Lega ferroviaria italo-germanica alla quale prenderanno parte anche le Amministrazioni delle tre grandi reti italiane.

Fra le questioni di maggiore importanza poste all'ordine del giorno figura quella della riforma e ristampa generale delle tariffe dirette della Lega, e l'altra del miglioramento del servizio delle derrate alimentari in destinazione dell'Inghilterra di cui si è occupata la Commissione riunitasi a Brusselle il 21 gennaio c. a.

><

Conferenza internazionale ferroviaria a Roma.

Nei giorni dal 14 al 17 spirato aprile ebbero luogo in Roma, nel palazzo delle Strade Ferrate del Mediterraneo, le conferenze semestrali per la sistemazione dei reclami in servizio Italo-Germanico ed in servizio Austro-Ungarico-Italo-Svizzero-Bavarese. Oltre i rappresentanti delle due Società Mediterranea e Adriatica intervennero quelli delle ferrovie estere in numero di quindici. Tutte le vertenze vennero sistemate con piena soddisfazione delle Amministrazioni interessate.

I conferenzieri si recarono poi a Napoli per una visita alla funicolare vesuviana ed ebbero, dalla Ditta *Cook and Son* che ne ha l'esercizio, una festosa accoglienza.

Per la prossima conferenza, che avrà luogo nei primi di ottobre prossimo, venne scelta la città di Bolzano, nel Tirolo.

><

Ferrovia Palermo-Catania.

(*Lavori di restauro in gallerie.*)

La Direzione Generale per la Strade Ferrate della Sicilia ha presentato all'approvazione governativa una proposta per l'esecuzione di lavori saltuari di restauro nelle seguenti gallerie della linea Palermo-Catania.

Misericordia .	dal km.	150.359.20	al km.	151.783.76
Fasella . . .	»	146.370.87	»	147.113.41
Porcella . .	»	148.381.56	»	148.699.67
Savoca . . .	»	143.869.11	»	143.831.38
Pombè . . .	»	143.288.81	»	143.445.62
Portella . . .	»	135.310.81	»	136.447.81
Artificiali . .	»	134.708.27	»	134.813.92

La spesa preventivata per l'esecuzione delle opere considerate in progetto, alle quali si propone di provvedere per l'appalto mediante cottimi a trattativa privata, rileva a L. 120,500.

><

La stazione di Reggio Emilia e l'allacciamento colla ferrovia Bologna-Piacenza.

L'Adriatica ha sottoposto all'approvazione governativa la convenzione da essa concordata colla provincia di Reggio

Emilia e colla Società concessionaria dell'esercizio delle ferrovie secondarie reggiane, per regolare quanto concerne gli impianti fatti e da farsi nella stazione comune di Reggio, dove avviene l'allacciamento di quella rete colla ferrovia da Bologna a Piacenza.

><

Per l'ampliamento della stazione di Vietri sul Mare.

Ci informano da Salerno che quella R. Prefettura ha trasmesso e raccomandato al Ministero dei Lavori Pubblici il voto emesso in una recente riunione dei Sindaci dei Comuni della costiera di Amalfi, allo scopo di ottenere che si provveda colla maggior possibile sollecitudine ad un conveniente ampliamento della stazione di Vietri sul Mare per modo che possa meglio corrispondere ai bisogni del traffico che nella medesima viene esercitato.

><

Per le tariffe sulla ferrovia del Sempione.

La Deputazione provinciale di Genova ha fatto tenere al Ministero dei Lavori Pubblici una sua deliberazione colla quale si aderisce al voto espresso dalle Camere di Commercio di Genova e di Milano, affinchè i concorsi per la ferrovia del Sempione siano condizionati ad opportuni accordi circa le tariffe dei trasporti.

Colla stessa deliberazione, la prefata Deputazione, sia in omaggio alla nuova legge che vieta che la Provincia possa concorrere per lavori da farsi fuori della Provincia, e sia perchè le condizioni finanziarie della provincia di Genova sono tali che oramai le impediscono di assumere oneri per la costruzione della ferrovia del Sempione, ha dichiarato di non poter concorrere con somma veruna all'opera progettata.

><

Impresa di navigazione sul lago di Garda.

Il signor cav. Cesare Mangili, proprietario della Ditta Innocente Mangili di Milano, concessionaria del servizio di navigazione sul lago di Garda, valendosi della facoltà accordatagli col relativo atto di concessione, stato approvato colla legge 5 marzo 1893, n. 125, ha costituito la Società anonima, Impresa di navigazione sul lago di Garda, che deve subentrare nel servizio medesimo. Il signor cav. Cesare Mangili venne nominato a fungere da presidente e come rappresentante dell'Impresa stessa.

><

Nuove costruzioni dell'Adriatica.
(Stato dei lavori al 1° marzo 1896).

I. — Linea Lecco-Colico (In esercizio).

Continuano i lavori di completamento e sistemazione della linea.

II. — Linea Rocchetta Melfi-Potenza.

Tronco Rocchetta-Rionero (In esercizio). — Si lavora continuamente in opere di sistemazione e consolidamento.

Tronco Rionero-Potenza. — a) Movimenti di materie. — Parte eseguita in rialzo m³ 318,705; in iscavo m³ 287,340. Totale m³ 606,045. Parte da eseguirsi: in rialzo m³ 251.545: in iscavo m³ 252.240. Totale m³ 503,785. Movimento complessivo m³ 1,109,830. Il lavoro fatto corrisponde a 55[100 del totale, Si sono iniziati nel mese i lotti 29 e 45.

b) Opere d'arte. — Non si lavorò nel mese che a completare la platea d'un acquedotto, onde rimangono i quantitativi del mese scorso, cioè: 67 opere ultimate, 20 in corso di costruzione, 59 da iniziarsi, con la percentuale di 66[100 del lavoro totale.

c) Gallerie. — Le gallerie ultimate sono in numero di 5, della lunghezza complessiva di m. 4111. In costruzione ve ne sono 5 della lunghezza complessiva di m. 4625, delle quali sono eseguiti m. 2531. Non iniziati 7, della lunghezza complessiva di m. 1216. Iniziata nel mese la galleria del Camposanto. Il lavoro fatto corrisponde a 66[100 del totale, coll'aumento di 3[100 sul quantitativo del mese scorso.

d) Stazioni. — Non si è lavorato che nel fabbricato viaggiatori della stazione di Lagopesole, eseguendo opere di finimento; restano perciò i risultati del mese scorso, cioè: 3 stazioni ultimate; in corso di costruzione una; non ancora iniziata la stazione di Potenza Superiore, nè la fermata di Castello Lagopesole. Lavoro eseguito 81[100 del totale.

e) Case cantoniere. — Non si è lavorato; si riportano i quantitativi del mese scorso, cioè: 33 case ultimate, 4 in corso di costruzione, 4 da iniziarsi; lavoro fatto 89[100 del totale.

f) Passaggi a livello. — Come al mese scorso 60[100 del totale.

g) Opere di consolidamento. — Nel mese si è lavorato in 3 opere. Ultimate 40, in corso di esecuzione 18.

h) Armamento: Parte fatta: Massicciata, 1° strato ml. 11,030. Massicciata, 2° strato ml. 1915. Posa ml. 2870.

III. — Linea Rocchetta Melfi-Gioia (In esercizio).

IV. — Linea Sulmona-Isernia.

Tronco Sulmona-Cansano (In esercizio).

Tronco Cansano-Isernia. — a) Movimenti di materie. — Parte eseguita: in rialzo m³ 1259,087: in iscavo m³ 832,788. Totale m³ 2,091,875. Parte da eseguirsi: in rialzo m³ 210,918; in iscavo m³ 112,017. Totale m³ 322,935. Movimento complessivo m³ 2,414,810. Il lavoro fatto corrisponde a 87[100 del totale, coll'aumento di 1[100 sul quantitativo del mese precedente,

b) Opere d'arte. — Non essendosi lavorato nel mese, si ripetono i quantitativi del mese precedente, cioè: opere ultimate 223, in corso di costruzione 69, da iniziarsi 42. Lavoro eseguito 83[100 del totale.

c) Gallerie. — Si sono ultimate nel mese le gallerie di Prato Arone 1° e di Forrella. Si hanno quindi gallerie ultimate 32, della lunghezza complessiva di m. 19,482 (comprese le parti di gallerie artificiali in m. 524); in corso di costruzione 6, della lunghezza complessiva di m. 1368. Di queste si può considerare eseguiti m. 1083. Il lavoro fatto corrisponde a 98[100 del totale, con l'aumento di 1[100 sul lavoro del mese precedente.

d) Stazioni. — Nessun lavoro nei fabbricati delle stazioni: rimangono quindi i quantitativi del mese precedente, cioè: 4 stazioni coi fabbricati ultimati, 11 con i fabbricati in corso di esecuzione. Parte eseguita 69[100 del totale.

e) Case cantoniere. — Non si è lavorato; si riportano i quantitativi del mese precedente: case ultimate 67, in corso di costruzione 27, non iniziate 3. Lavoro fatto 89[100 del totale.

f) Passaggi a livello. — Eseguiti per 55[100, come i mesi precedenti.

g) Opere di consolidamento. — Non si è lavorato. Ultimate 72, in corso di costruzione 3.

h) Armamento. — Parte eseguita: Massicciata, 1° strato ml. 46,267. Massicciata, 2° strato ml. 21,106. Posa ml. 26,500.

V. — Linea Barletta-Spinazzola.

(Aperta all'esercizio il 25 luglio 1895).

><

Ferrovie del Mediterraneo.

(Fornitura di materiale rotabile).

Nelle gare tenutesi il giorno 27 aprile u. s., presso la Direzione generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo per l'appalto della fornitura di n. 40 carrozze, riuscirono provvisoriamente aggiudicatarie le seguenti Ditte:

A. Grondona, Comi e C. di Milano, n. 12 carrozze di 1ª classe a due assi;

Società Nazionale delle officine di Savigliano n. 12 carrozze miste di 1ª e 2ª classe, FC;

Miani Silvestri e C. di Milano, n. 8 carrozze di 2ª classe, a due assi, FC;

Fratelli Diatto di Torino, n. 8 carrozze di 2ª classe, a due assi, C.

><

Consiglio delle tariffe.

Il Ministero del Tesoro, di accordo con quello delle Finanze ha delegato a proprii rappresentanti nel Consiglio delle tariffe per le Strade Ferrate l'onorevole Commendatore prof. Luigi Luzzatti, Deputato al Parlamento, a conferma dello incarico già affidatogli per i precedenti triennii, e l'on. comm. Girolamo Giusso, Deputato al Parlamento in surrogazione del sig. comm. Rosmini, ora Consigliere di Stato.

><

Per i provvedimenti per il Porto di Napoli.

La Direzione Generale delle Strade Ferrate Meridionali ha delegato a far parte della Commissione incaricata di studiare e proporre i noti provvedimenti per il porto di Napoli, i signori: Papa cav. Antonio, Capo Movimento principale e Dezza ing. Giovanni, Ingegnere Capo della 19ª Sezione di manutenzione.

><

Ferrovie del Mediterraneo

(Preventivi per il materiale di rinnovamento del 1895-96).

La Direzione Generale per le Strade Ferrate del Mediterraneo, ha presentato al Ministero dei Lavori Pubblici, il preventivo della spesa occorrente per le provviste da farsi, a carico del secondo fondo di riserva, per l'esecuzione dei rinnovamenti di binari armati in acciaio durante l'esercizio finanziario 1895-96, il cui ammontare ascende a L. 715,000. Unitamente al detto preventivo la prefata Direzione ha presentato gli elaborati di appalto che riguardano le seguenti forniture di materiali;

I. Tonnellate 2376 di rotaie in acciaio fuso, di cui 1667 per armamento di primo tipo da m. 12 e 709, per armamento mod. R. M. 45, pure da m. 12;

II. N. 10,800 stecche di acciaio dolce per armamento, di cui 8600 a corniera per armamento di primo tipo, con rotaie da m. 12 del peso totale approssimativo di chilogrammi 68,800; e 2200 a corniera per armamento mod. R. M. 45, del peso totale approssimativo di chilogrammi 35,200;

III. N. 3500 piastre speciali di giunzione in ferro colato, per armamento primo tipo, con rotaie da m. 12 del peso totale approssimativo di chilogr. 32,900;

IV. N. 45,000 piastre in ferro colato, intermedie, a fori circolari, per armamento di primo tipo, con rotaie da m. 12, del peso totale approssimativo di Kg. 90,000;

V. N. 112,000 caviglie a vite mordente in acciaio, da m. 0.13 di lunghezza, esclusa la testa, per armamento di primo tipo da m. 12 del peso totale approssimativo di chilogr. 44,800; e n. 20,000 caviglie a vite mordente in acciaio di m. 0.16 di lunghezza, esclusa la testa, per armamento modello R. M. 45, del peso totale approssimativo di chilogr. 11,000;

VI. N. 18,000 chiavarde a becco per armamento di primo tipo, del peso totale approssimativo di chilogrammi 14,400, n. 2,500 chiavarde a testa sferica, per armamento mod. E, del peso totale approssimativo di chilogr. 5,500;

VII. N. 20,000 chiodi ordinari per armamento modello R. M. 45, del peso totale approssimativo di chilogrammi 13,000;

VIII. N. 18,000 cuscinetti di ghisa per armamento mod. R. M. 45, del peso totale approssimativo di chilogrammi 342.

(Gare aggiudicate).

Il giorno 13 dello scorso mese di aprile, in Milano, presso la Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo, ebbero luogo le seguenti gare:

1) Gara a licitazione privata per l'appalto dei lavori di sovra alzamento del muro di guardia al Molaro dal chilom. 450.423 al chilom. 450.663 fra le stazioni di Saline e di Lazzaro, della ferrovia Taranto-Reggio. Le Ditte invitate alla gara furono 13 e le concorrenti 8. Rimase aggiudicataria provvisoria la Ditta Spinelli Giuseppe di Reggio Calabria, col ribasso del 20 per cento sui prezzi di tariffa;

2) Gara a licitazione privata per l'acquisto di n. 5000 piastre speciali di giunzione in ferro colato, per armamento di primo tipo, con rotaie da m. 12, del peso totale approssimativo di chilogr. 47,000. Le Ditte invitate alla gara furono 6 e vi concorsero in numero di 4 rimanendo provvisoriamente deliberataria la Ditta Società Ligure metallurgica di Sestri Ponente, al prezzo di L. 363 la tonnellata, consegna della merce alla stazione di Sestri Ponente su vagone.

Il 14 dello stesso mese di aprile, presso la prefata Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo, ebbero poi luogo le seguenti gare a licitazione privata;

a) Gara per la fornitura di n. 10,000 stecche di acciaio dolce per armamento di primo tipo con rotaie da m. 12, del peso totale approssimativo di chilogr. 80,000. Alla gara vennero invitate n. 6 Ditte; e le concorrenti furono 4. Rimase aggiudicataria provvisoria la Ditta Filippo Tassara e figli di Voltri, al prezzo di L. 314,80 la tonnellata, consegna della merce in stazione di Voltri su vagone;

b) Gara per l'acquisto di n. 650 cuscinetti in ghisa per armamento, mod. D, del peso totale approssimativo di chilogr. 9800. Di n. 14 Ditte invitate alla gara, solo 7 hanno presentato offerta di ribasso, rimanendo aggiudicataria provvisoria la Ditta Miani Silvestri e Comp. di Milano al prezzo di L. 174.90 la tonnellata, consegna della merce in stazione di Rogoredo su vagone;

c) Gara per l'acquisto di n. 18,500 chiodi ordinari per armamento, mod. D, del peso totale approssimativo di Kg. 7700 e n. 1800 chiodi ordinari per armamento mod. R. I. del peso totale approssimativo di chilogr. 900. Alla gara vennero invitate n. 8 Ditte che tutte vi concorsero, rimanendo aggiudicataria provvisoria la Ditta Macchi-Izar e Comp. di Milano, al prezzo di L. 345 la tonnellata, con consegna della merce su carretto nel magazzino del materiale fisso in stazione di Milano-Centrale;

d) Gara per l'acquisto di rotaie di acciaio fuso per armamento di primo tipo da m. 12, del peso totale approssimativo di tonnellate 1689. Di n. 3 Ditte invitate, concorse la sola Ditta Alti Forni, fonderie ed acciaierie di Terni, la quale rimase provvisoriamente aggiudicataria della fornitura, al prezzo di L. 204 la tonnellata, consegna della merce su vagone a Savona.

(*Progetti, preventivi, ecc. presentati all'approvazione governativa*).

La Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici:

1. Il preventivo della spesa di L. 574 occorrente per provvedere allo spostamento di due dischi di seconda categoria verso Genova, in stazione di Novi-Città, della linea *Torino-Genova;* ed all'impianto di una soneria elettrica di avviso;

2. Una proposta di variante al progetto, approvato con Decreto del 5 agosto 1895, del primo gruppo di lavori alla stazione di *Milano Porta Romana,* allo scopo di abilitarla al servizio delle merci delle ultime tre classi. Colla proposta variante si viene ad aggiungere una comunicazione fra i binari dello scalo e quelli destinati al ricovero dei treni;

3. La proposta per opere di consolidamento delle fondazioni della spalla verso Bra del ponte detto della Chiusa, sul Tanaro, fra Farigliano e Monchiero, alle progressive 74.810.65-74.907.15 della linea *Savona-Bra.* La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 2800;

4. Il progetto di ampliamento della *stazione di Cuneo* modificato in relazione alle superiori istruzioni. La spesa occorrente per l'esecuzione dei lavori considerati nel progetto medesimo ascende a L. 120,000, oltre a L. 49,755.04 per materiale metallico di armamento. All'esecuzione delle opere si provvederà mediante appalto a licitazione privata, fatta eccezione per la posa in opera dei tubi e della vasca del rifornitore, da affidarsi a trattativa privata, e dei lavori di armamento e di inghiaiamento da eseguirsi in economia;

5. Il contratto stipulato colla Ditta Cozzani Costantino di Spezia per l'esecuzione dei lavori relativi alla condotta per il rifornitore della stazione di Berceto, lungo la ferrovia da *Parma a Spezia;*

6. Il progetto dei lavori di sistemazione del cunettone a monte del manufatto sul Rivo Giardino, al chilometro 44.242 68 della linea *Sampierdarena-Confine francese,* in stazione di Andora, con annesso preventivo di spesa di L. 2400;

7. Il contratto stipulato colla Ditta Corati Alfredo di Civitavecchia per l'esecuziove dei lavori di ricostruzione di muretti a secco fra le stazioni di Orbetello e di Grosseto, lungo la ferrovia da *Roma a Pisa;*

8. Il progetto delle opere di riparazione di guasti e di sistemazione di alcuni manufatti sul tronco Andora-Santo Stefano, in seguito ai danni causati da un uragano, con annesso preventivo di spesa di L. 2150.

><

Ferrovie dell'Adriatico.

(*Gare aggiudicate*).

Il giorno 15 dello scorso mese di aprile, in Ancona, presso la Direzione dei lavori per le Strade Ferrate Meridionali, ebbero luogo le gare a licitazione privata per l'aggiudicazione dei lavori seguenti:

Prima gara, per l'appalto dei lavori relativi al completamento della galleria Rovina lungo la ferrovia da Bologna a Pistoia, dell'importo presunto di L. 5,000. Alla gara vennero invitate n. 7 Ditte e vi concorsero n. 6, rimanendo aggiudicataria provvisoria la Ditta Maestrelli Gioachino di Pistoia col ribasso del 27.05 per cento sui prezzi della tariffa;

Seconda gara, per l'appalto dei lavori relativi ad opere di difesa contro il fiume Adda, lungo la ferrovia Colico-Sondrio, del presunto importo di L. 129,000. Alla gara vennero invitate n. 15 Ditte e presentarono offerta di ribasso in numero di 9, rimanendo aggiudicataria provvisoria la Ditta Fratelli Todeschini di Bernardino di Lecco, col ribasso del 21.06 per cento sui prezzi della tariffa;

Terza gara, per l'appalto dei lavori relativi alle opere di difesa contro la caduta dei massi, agli imbocchi delle gallerie Verceia e Campo, lungo la ferrovia da Colico a Chiavenna, del presunto importo di L. 54,000. Di n. 21 Ditte invitate alla gara presentarono offerta di ribasso soltanto 12, rimanendo aggiudicatoria provvisoria la Ditta De Filippi Antonio di Attilio, di Como, col ribasso del 26.15 per cento sui prezzi della tariffa;

Quarta gara, per l'appalto dei lavori relativi alla deviazione della ferrovia Colico-Chiavenna, nel torrente San Cassiano. Le Ditte invitate alla gara furono n. 18 e presentarono offerta di ribasso di n. 11, rimanendo aggiudicatoria provvisoria la Ditta Gelpi Antonio di Milano col ribasso del 25.10 per cento sui prezzi di tariffa.

(*Progetti, preventivi, ecc., presentati all'approvazione governativa*).

La Direzione generale per le Strade Ferrate Meridionali ha sottoposto all'approvazione governativa:

1. La proposta per la costruzione di un sottopassaggio in muratura, della luce di m. 3.50 al chilom. 62.318 della ferrovia da *Roma a Solmona.* La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 6000;

2. La proposta per la costruzione di una briglia a valle del ponticello al chilometro 61.701 della linea *Foggia-Napoli* onde proteggerlo contro le corrosioni del torrente Cerreto, con annesso preventivo di spesa di L. 700;

3. Il preventivo della spesa di L. 1200 occorrente per provvedere alla esecuzione dei lavori di prolungamento del muro di sostegno del rilevato in corrispondenza della casa cantoniera situata al chilom. 64.032 dal Bivio Reno, della linea *Pistoia-Bologna;*

4. La proposta dei lavori occorrenti per provvedere al prolungamento del muro di rivestimento a sponda sinistra del fiume Reno, presso la casa cantoniera al chilometro 25.570.95 dal Bivio Reno, della linea *Bologna-Pistoia.* Il preventivo della spesa all'uopo occorrente ascende a L. 1250.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato:

Ha dato il suo parere circa l'applicabilità della multa contrattuale a carico dell'Impresa Pani per ritardo da essa frapposto nel compimento dei lavori intesi a ristabilire il servizio sulla linea da Bologna a Pistoia, nella località denominata Lissano;

Ha espresso il suo parere su di un progetto di transazione concordato tra la Società per le Strade Ferrate del Mediterraneo e gli eredi di Vincenzo Arnaldi per definizione di una vertenza dipendente da espropriazioni occorse per la costruzione della linea da Sampierdarena al Confine Francese.

><

Tariffe ferroviarie italiane.

Il Ministero del Tesoro, d'accordo con quello delle Finanze, ha dato la sua approvazione:

1. Alla rinnovazione per un altro anno, a partire dal 30 aprile 1896, della concessione di cui fruisce la Ditta Salvatore Vitale per i suoi trasporti di farina e crusca da Roma a Napoli, Nola, San Giovanni a Teduccio o viceversa, e di cereali da Napoli a Roma, con l'estensione delle agevolezze in parola anche ai trasporti di dette merci che fossero eseguiti da Roma a Caserta o viceversa;

2. Alla proposta relativa alla rinnovazione per un altro anno, a partire dal 17 maggio p. v. della concessione goduta dalla Ditta Lizars e Bruno di Cuneo per i suoi trasporti di farina in partenza da quella stazione per Torino;

3. Alla rinnovazione per un altro anno a favore della Ditta Giuseppe Carrano e Comp., della concessione ad essa fatta fino al 31 dicembre 1895 pei trasporti di cemento da Casalmonferrato, Fontanetto Po, Avigliana ed Ozzano a Roma ed oltre;

4. Alla rinnovazione per un altro anno, ed alle condizioni già vigenti, della concessione fatta alla Ditta B. Lazzaris per i suoi trasporti di cassette di legno ed assicelle in partenza da Spresiano;

5. Alla proroga per un altro anno, a partire dal 31 gennaio 1896, della concessione finora goduta dalla Ditta Steinaner di Chiavenna pei suoi trasporti di cascami di cotone e di faldelle, contro l'impegno da parte di essa di un movimento. nel biennio 1° febbraio 1895, 1° febbraio 1897, doppio di quello stabilito per il decorso periodo concessionale, e cioè di 800 tonnellate di cascami e di 400 tonnellate di faldelle;

6. Alla rinnovazione per un altro anno della concessione di cui fruiva la Ditta Sclopis e Comp. per i suoi trasporti di acido solforico e muriatico, a vagone completo, in partenza da Torino;

7. Alla rinnovazione per un altro anno ed alle stesse condizioni della concessione di cui fruiva la Ditta C. L. Rodolfo di Milano per i suoi trasporti di ghiaia, a vagone completo, in partenza da Arona per diverse stazioni della Rete del Mediterraneo;

8. Alla proposta di concessione del prezzo speciale di L. 9.18 la tonnellata, a favore della Ditta Huber e Comp. per i suoi trasporti di perle di vetro, in partenza da Venezia per Peri transito, in partite di almeno 10 mila chilogrammi per vagone, con destinazione ad Aunaburg.

—

L'Adriatica ha presentato con parere favorevole al Ministero dei Lavori Pubblici, una domanda della Ditta Giuseppe Redaelli e fratelli per ottenere la rinnovazione per un altro anno ed alle stesse condizioni, della concessione scaduta il 31 dicembre u. s. per i suoi trasporti di pietrisco da Lecco e Maggianico per Usmate, Arcore, Monza, Sesto San Giovanni, Macherio, Seregno, Rogoredo, Milano-piazza Castello e Bovisa.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia di Valsugana. — Domenica, 26 aprile, è stata inaugurata solennemente la Ferrovia della Valsugana che da Trento va al confine italiano presso Primolano.

Il nostro corrispondente, che ha assistito alla festa, ci manda i seguenti particolari:

Dopo una breve cerimonia della benedizione, il treno inaugurale, composto di due locomotive e di 14 carrozze, affatto nuove, comode ed eleganti, partì alle 9 del mattino dalla stazione di Trento, salutato da una gran folla plaudente e da un'allegra marcia suonata dalla banda civica.

Fra le principali autorità notiamo: S. E. il ministro delle ferrovie, cav. de Guttenberg, S. E. il Capo sezione barone de Vittek, il Capo sezione barone Jorkasch, S. E il Governatore del Tirolo conte di Merveldt, S. E. il comandante militare del Tirolo cav. de Hold, S. E. il comandante di fortezza tenente maresciallo de Herrenscwand, il consigliere aulico conte Giovanelli, capo della sezione di luogotenenza per il Tirolo italiano, il generale brigadiere conte Orsini Rosenberg, il maggior generale cav. de Ettmayer, S. E. il capitano provinciale tirolese conte Brandis, il rappresentante di S. A. il principe Vescovo di Trento, il Podestà di Trento signor Tambosi, il deputato al Parlamento don Bazzanella ed altri molti impiegati superiori dei vari ministeri e dell'autorità politica e giudiziaria, accompagnati dal concessionario della ferrovia di Valsugana, signor cav. Rodolfo Stummer de Traunfels, dai banchieri signori Victor Lapeyre e Victor Forot, dal direttore delle costruzioni ingegnere G. Muzika, dagli altri ingegneri e da tutto il personale della Direzione tecnica e delle imprese costruttrici.

Il tempo era favorevolissimo. Sole splendido e temperatura mite.

In tutte le stazioni folla enorme, festante e presentazioni delle autorità locali. Cori degli alunni ed alunne delle scuole, musiche e sparo di mortaretti.

Fu notato il bel Viadotto che attraversa la valle dell'Adige, con 123 arcate, lungo complessivamente m. 1260, e lo splendido panorama della suddetta valle, con la città di Trento vista a volo d'uccello, poi la stretta e pittoresca valle del Fersina con i numerosi ponti, viadotti, muraglioni e gallerie che insieme ricordano le più importanti e difficili ferrovie del nostro regno. Il lago di Caldonazzo tranquillissimo, con i monti, i colli ed i paesetti che nitidi si rispecchiavano, offriva un bel paesaggio e strappava esclamazioni di meraviglia a tutti i viaggiatori.

Alla stazione di Roncegno-Marter, i fratelli dottori Vaiz, proprietari del grande Stabilimento Bagni di Roncegno, fecero degnamente gli onori di casa, offrendo ai viaggiatori, con gentile pensiero e signorile profusione, un *buffet* con dolci e vini prelibati, cui tutti fecero molto onore! Davanti alla prima locomotiva del treno venne collocata un'immensa corona con in mezzo la scritta: *Bagni di Roncegno*.

A Borgo è applaudito un bel coro cantato dagli alunni delle Scuole con accompagnamento della banda civica.

Il treno giunge al confine presso Tezze alle 13.25 fra le salve dei mortaretti ed il suono delle campane. Il binario è posato precisamente fino alla linea di confine, ed il treno si ferma circa 50 metri prima. Vicino al casotto delle guardie di finanza italiane, sventola una grande bandiera tricolore.

Tutti scendono dal treno e sopra un prato, dove son preparate delle tavole, si forma un pittoresco accampamento. Si aprono le ceste, si sturano le bottigl e e, senza importanza, si fa uno spuntino con pannini gravidi e *sandwichet*.

Qualcuno dei gitanti passa il confine e incontra quattro ufficiali dell'esercito italiano: un capitano d'artiglieria, comandante il gruppo dei forti sopra Primolano, ed un capitano dell'88° fanteria con due subalterni, del distaccamento di Primolano. Il direttore delle costruzioni, ing. Muzika, polacco, colla solita sua cortesia e gentilezza, saputo il fatto, va personalmente ad invitare gli ufficiali e li presenta al Ministro cav. de Guttenberg, che li riceve molto cordialmente.

Altri ufficiali generali si fan loro attorno, ed anche S. E. il conte Merveldt, governatore del Tirolo, si fa avanti e stringe la mano ai simpatici ufficiali e tutti toccano i bicchieri facendo evviva alla fratellanza degli eserciti ed alla triplice alleanza.

Dopo circa una mezz'ora, accompagnati da molti e soddisfatti dell'accoglienza ricevuta, i quattro ufficiali ritornarono verso Primolano.

Intanto il treno che, vuoto, era andato alla stazione di Grigno per girare le locomotive e metterle in testa al treno, è giunto per intraprendere il viaggio di ritorno che principiò alle 15.15, e nonostante qualche fermata nelle stazioni, fu ben più sollecito che quello di andata. Alle 18, dopo aver viaggiato con velocità di molto superiore a quella regolamentare e senza inconvenienti, il treno inaugurale giungeva a Trento accolto da gran folla plaudente e dalla musica civica.

Alle 19 ebbe luogo il banchetto ufficiale di oltre 100 coperti, inappuntabilmente servito dal *Grand Hôtel Trento* nella vasta sala del Ristorante della stazione.

Durante il pranzo suonava la musica del reggimento fanteria *Umberto I Re d'Italia*.

Allo *champagne* parlò per primo il vice-presidente della Società della ferrovia della Valsugana, conte Boos Valdeck, che portò un brindisi a S. M. l'Imperatore, cui rispose un triplice *hoch*, seguito dall'inno imperiale.

Il concessionario cav. Stummer brindò al Ministro delle ferrovie, ed il governatore del Tirolo, S. E. il conte Merveldt, disse:

« Ora che la ferrovia della Valsugana è un fatto compiuto, ora che il nostro Governo ha stesa la mano a quello italiano, speriamo non resterà a lungo qual è presentemente, ma colla costruzione del tronco Bassano-Primolano e poi colla ferrovia di Val Venosta, divenga una ferrovia importantissima, un vincolo commerciale fra i due Stati ».

Il Podestà di Trento ringraziò il Ministro delle ferrovie di essersi compiaciuto di venire in quest'occasione nel Trentino e brinda a lui in nome del paese, ricordando pure l'opera proficua spiegata per 25 anni dal defunto Podestà Oss-Mazzurana, a favore della ferrovia di Valsugana.

Dopo molti altri discorsi, il banchetto terminò alle 22 circa.

Per chiudere, diremo che dopo tutti i treni di prova e specialmente dopo il viaggio del treno inaugurale, anche quelli che sempre combatterono questa ferrovia per il modo con il quale fu costruita, dicevano, da non permettere un buon esercizio, han dovuto ricredersi, perchè neanche su linee di prima categoria, nei primi giorni di esercizio, un treno di lunghezza eccezionale come quello di domenica, ha proceduto così bene e senza il più piccolo inconveniente, con velocità, specialmente nel ritorno, che sorpassava di molto quella prescritta di 25 km. all'ora.

Per giustizia, ricorderemo che gli studi e le costruzioni furono dirette con rara intelligenza dall'egregio ingegnere capo signor Giuseppe Muzika, coadiuvato da scelti e pratici ingegneri e dalle Imprese costruttrici:

Albertini per il 1° lotto;

Casagranda, Oss, Scoz e C. per il 2°, 3°, 4°, 5°, 6° e 7° lotto;

Peregrini e Marinelli per l'8°, 9° e 10° lotto che fecero ottimamente il loro dovere.

Ferrovie dell'Adriatico. — *Prodotti dal 1° gennaio al 20 aprile 1896.* — Nella decade dal 1° al 20 aprile ora scorso i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate Meridionali, rete Adriatica, ascesero a L. 2,777,354 60 con diminuzione di L. 197,426.22 su quelli ottenuti nella corrispondente decade del 1895.

L'insieme dei prodotti dal 1° gennaio al 20 aprile 1896 si ragguaglia a L. 28,039,605.90 e presenta un aumento di L. 1,643,322 06 in confronto dello stesso periodo dell'esercizio precedente.

Ferrovie della Sicilia. — *Prodotti dal 1° luglio 1895 al 20 aprile 1896.* — Nella decade dal 11 al 20 aprile ora scorso i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate della Sicilia ascesero a L. 266,973 con un aumento di lire 24,793 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

I prodotti dal 1° luglio al 31 marzo ammontano a lire 8,200,498, con un aumento di lire 502,573 sul corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

Ferrovia del Sempione. — Mercoledì 6 maggio, si terrà nel vecchio palazzo federale in Berna la conferenza convocata dal Consiglio federale per discutere le misure che devono esser prese onde assicurare i sussidi per il traforo del Sempione previsti dall'art 12, terzo alinea, del Trattato internazionale. I consiglieri di Stato Monnier e Morel presenzieranno questa conferenza come rappresentanti del Cantone di Neuchatel.

Ferrovia Roma-Civita-Castellana-Campagnano. — A giorni il Consiglio provinciale di Roma dovrà pronunciarsi sulla domanda presentata dalla nota ditta A. Buetow per la costruzione ed esercizio di una ferrovia a scartamento ridotto che unisca alla Capitale i tre mandamenti di Castelnuovo di Porto, Campagnano e Civita-Castellana.

Nella provincia romana una linea fra Roma, Civita e Campagnano è indubbiamente oggi la più giustamente reclamata, la più necessaria, la più vitale.

Si consideri poi che quei tre mandamenti hanno versato insieme dal 1870 in poi una sovrimposta provinciale di circa centomila lire all'anno.

Ottenuta la ferrovia quei mandamenti non chiedono altre spese giacchè per la maggior parte i paesi sono toccati o attraversati dalla progettata linea, mentre per gli altri tutti esistono le strade di accesso provinciali o comunali.

Quasi tutta la Provincia si trova in migliori condizioni per comunicazioni ferroviarie.

E della necessità di queste tanto ne è compenetrato il Consiglio provinciale di Roma, che nel gennaio 1895 deliberò di accordare un sussidio annuo di L. 2000 al chilometro per tutte le ferrovie secondarie che sorgessero nella provincia nel quinquennio 1895 1900.

Tramvia Asti-Montemagno-Vignale. — È stato firmato al Municipio d'Asti l'atto definitivo di concorso dei Comuni interessati, a favore del signor Vincenzo Remotti, proprietario delle tramvie del Monferrato e concessionario della tramvia a scartamento ordinario della quale appunto si tratta.

I Comuni erano rappresentati dai rispettivi sindaci, e concorrono nella seguente misura:

Asti per L. 335,000, Castagnole Monferrato per L. 60,000, Montemagno per L. 25,000, Scurzolengo per L. 15,000, Viarigi per L. 12,000, Vignale per L. 8000.

L'apertura del primo tronco dovrà aver luogo fra un anno, dalla data della registrazione del contratto; quella dell'intiera linea fra tre anni.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie Svizzere. — *Nazionalizzazione delle strade ferrate.* — Domenica scorsa si è riunito in Olten il Comitato privato per la nazionalizzazione delle strade ferrate. Contrariamente alla proposta di abbreviamento, esso risolvette di mantenere l'attuale redazione della domanda d'iniziativa. Parimenti decise di diramare alle Società una circolare, coll'invito di rispondere entro il 1° giugno se intendono o meno appoggiare la domanda di iniziativa.

Ferrovie Inglesi. — *Ferrovia sospesa, sistema Brewer.* — Un sistema di ferrovia sospesa, che presenta parecchi vantaggi, è quello inventato dall'ingegnere americano Brewer, applicato a Brighton (Inghilterra): è questo, per quanto ci è noto, il primo caso di ferrovia sospesa che trasporti viaggiatori; certo è la prima costruita a tal fine.

Dal canapo di sospensione, unico, che va da un sostegno all'altro, pendono ad intervalli regolari, delle sbarre d'acciaio che si terminano inferiormente in forma d'ancora, ed hanno lunghezza tale che le ancore riescono allo stesso livello. L'estremità delle braccia di tali ancore, hanno un incavo in cui si appoggiano le due funi d'acciaio sulle quali scorrono le rotelle, a cui è sospeso il carro. Le funi di trazione sono sostenute da due pulegge fissate lateralmente alla sbarra dell'ancora.

A Brighton la portata maggiore è di 198 m.; i carri contengono 12 persone ciascuno. Le sbarre di sospensione hanno mm. 25.4 di diametro e stanno a 45 cm. l'una dall'altra; le ancore sono a m. 4.50 di distanza fra loro. Ogni fune è capace di sostenere da sè sola il peso, sicchè rompendosene una, la ferrovia continua a funzionare con sicurezza. Egualmente è impossibile alle rotelle di sospensione di sfuggire contemporaneamente dalle due funi: sfuggendone una il carro è ancora sospeso con sicurezza.

Ferrovia della Serbia. — Nel numero 12 del *Monitore* abbiamo informato i lettori dei progetti di nuove costruzioni ferroviarie presentati alla Scupcina. Ora risulta da una comunicazione del Ministro della Repubblica fran-

cese a Belgrado che, nell'ultima sessione, la Scupcina ha autorizzato il Governo serbo a concedere la costruzione e l'esercizio di una strada ferrata partente da Nisch che, per la valle di Timok, giungerà a Cladovo sul Danubio, al disopra della Porte di ferro.

La ferrovia di cui si tratta è destinata ad unire, con un ponte sul Danubio, la rete serba. Il Governo è inoltre autorizzato a concedere altre linee di minor importanza che sono destinate a completare la rete nazionale ed a unirla a quella della Bosnia.

Ferrovie Algerine. — *Risultato del 1895.* — L'esercizio del 1895 portò un prodotto di fr. 26,673,290 coll'aumento di fr. 1,165,992 sul 1894. Il prodotto chilometrico da fr. 7930 è passato a fr. 8,353. La rete non ha variato e resta di 2927 chilometri. Le ferrovie Tunisive invece aumentarono di 35 chilometri e sommano oggi a 333 chilometri. I prodotti sono passati da fr. 1,582,143 nel 1894 a 2,364,394 nel 1895, ed il prodotto chilometrico ammontò a fr. 7627 mentre nel 1894 era di 6667 franchi.

Ferrovie Chinesi. — Un editto imperiale è stato promulgato autorizzante la costruzione della strada ferrata da Pechino a Han-Keou sul fiume Bleu.

Notizie Diverse

Esposizione Generale Italiana di Torino 1898. — *Per la forza motrice.* — Il Comitato Esecutivo per l'Esposizione Nazionale Italiana che avrà luogo in Torino nel 1898 al Parco del Valentino, nell'intento di procurarsi almeno in parte l'energia che sarà necessaria, tanto per l'illuminazione quanto per il movimento delle macchine, sulla proposta della Commissione per la Società internazionale di elettricità, invita i concessionari di forze motrici idrauliche disponibili, anche a distanze di qualche rilievo da Torino, a volere far conoscere se, ed a quali condizioni potrebbero trasportare l'energia elettrica occorrente a sviluppare non meno di cinquecento cavalli dinamici effettivi, nei locali dell'Esposizione per la durata di mesi sei, a cominciare dal 15 aprile 1898.

Le offerte dovranno essere indirizzate al Commissario Generale dell'Esposizione in Torino, via Principe Amedeo, 9, sino a tutto il 31 maggio corrente, accompagnate dalle occorrenti condizioni ed indicazioni.

Congresso degli Ingegneri a Genova. — I lavori preparatorii pel Congresso degli Ingegneri, indetto a Genova, proseguono assai bene, tanto da assicurare fin d'ora un'ottima riuscita a questa riunione, l'importanza pratica della quale, per le discussioni e le deliberazioni riguardanti l'edilizia, l'igiene, l'arte, le industrie, ecc., non è chi non vede.

Il Congresso verrà inaugurato il 19 settembre prossimo, con l'intervento delle più stimate notabilità in materia.

Il termine per la presentazione dei temi da trattarsi nelle sedute è fissato a tutto maggio.

Il Congresso abbraccia undici sezioni, e comprende tutti quanti i rami dell'ingegneria, dall'edilizia all'elettro-tecnica.

Avvertiamo intanto che il termine utile per le iscrizioni a questo Congresso è prorogato a tutto agosto.

I professionisti e i laureati che desiderano prendervi parte, e che vogliono usufruire dei ribassi sulle ferrovie e delle altre facilitazioni accordate a' congressisti mandino la loro adesione e la quota relativa al Comitato ordinatore in Genova, o per esso, al professore cav. Sereno Antonio Rumi.

Acquedotto a Bari. — Allo scopo di risolvere una buona volta la questione della condultura dell'acqua potabile che si agita già da parecchi anni senza risultato col noto progetto di un grande acquedotto per le Puglie, il Consiglio comunale di Bari deliberò all'unanimità in una recente sua adunanza di prendere in considerazione il progetto tecnico finanziario dell'architetto cav. Castelli, limitato alla costruzione di un acquedotto che dalle sorgenti superiori di Acquaviva delle Fonti conduca l'acqua fino a Bari.

Saldatura per aderenza di metalli. — L'ingegnere inglese Spring ha scoperto che due lastre di alluminio perfettamente liscie e pulite, compresse l'una contro l'altra e sottoposte in seguito a temperatura di 330° durante otto ore, non si separavano più l'una dall'altra e sembravano come saldate insieme. Stringendo una delle lastre entro una morsa e cercando con un martello ed uno scalpello di separare l'altra, non si riusciva che a staccare delle schegge, ma la saldatura resisteva perfettamente.

Spring ha inoltre scoperto che altri metalli, e più specialmente il platino, godono della stessa proprietà e che quest'ultimo metallo richiede, per saldarsi, la stessa temperatura e la stessa pressione dell'alluminio.

La buona riuscita dell'operazione dipende specialmente dal polimento della superficie delle lastre, che devono essere poste a contatto, e dalla loro perfetta adesione.

Date le difficoltà inerenti ancora oggidì alla saldatura dell'alluminio, questo esperimento ha, specialmente nei riguardi della lavorazione di quest'ultimo metallo, una grande importanza.

Ministero delle Poste e dei Telegrafi. — Resoconto sommario del movimento dei fondi delle Casse postali di risparmio a tutto il mese di febbraio 1896.

	SOMME COMPLESSIVE DEI	
	depositi ed interessi	rimborsi
Mese di febb. 1896	20,475,675.94	26,675,100.32
Mesi precedenti dell'anno in corso	34,501,576.17	25,068,408.56
Somme totali dell'anno stesso . .	54,977,252.11	51,743,508.88
Anni 1876-1895 .	2,875,694.665.65	2,413,234,679.95
Somme complessive	2,930,671,917.76	2,464,978,188.83

Il commercio del Congo. — Da un rapporto del signor dott Ettore Villa, R. Console in Matadi, rileviamo che nel Congo fra le coltivazioni che meglio promettono per l'avvenire havvi quella del caoutchouc. Questo prodotto è ricercatissimo e si pagano per esso i migliori prezzi sui mercati d'Europa Questa pianta preziosa si trova abbondante sulle rive del Kassai, della Lulua, del Sankurù, lungo il Koango ed i suoi affluenti.

Altro cespite principale di ricchezza è l'avorio che si trasporta in grande quantità. Esso costituisce un commercio assai lucrativo, e costa, reso a Matadi, in media per i pezzi 4 franchi il kg., per i denti non superiori a 15 kg. 7 fr. il kg. e per quelli superiori a 15 kg. 10 fr.

Un altro prodotto che avrà certamente un grande e facile smercio, vista la sua importanza nell'industria per la fabbricazione di candele, di saponi, di olio da ardere, ecc. è l'olio di palma e le noci di palma.

Sarà una delle più sicure e rimunerative speculazioni da tentarsi, allorchè si potrà disporre degli occorrenti mezzi meccanici per la preparazione in grande dell'olio di palma.

Alcune case di commercio italiane hanno annodato relazione d'affari per l'importazione.

Gli oggetti d'importazione nello Stato si dividono in due categorie: quelli che, quasi moneta corrente, servono al commercio coll'indigeno, e quelli per uso del bianco. Alla prima appartengono le cotonate d'infima qualità a colori vivi e svariati; quelle provenienti esclusivamente dall'Inghilterra sono come dei fili di ragnatela tenuti insieme da una colla forte, e di un prezzo tra i 12 e i 15 centesimi al metro. Gli indigeni sono desiderosi di queste stoffe ed in contraccambio cedono caoutchouc ed avorio.

Anche l'alcool, proveniente dal Belgio e dall'Olanda serve pure come mercanzia di scambio; quindi le perline di vetro ed i coralli, che provengono dall'Italia e dalla

Germania; i piccoli oggetti d'ornamento in ottone o rame, come braccialetti, anelli, ecc.

Alla seconda categoria appartengono vari generi. Ecco quelli pei quali i produttori italiani potrebbero avere nel Congo facile smercio. I vini colà posti in vendita provengono dal Portogallo e dalla Francia; sono vini alcoolici, pesanti, di gusto non gradevole, e sono venduti al prezzo di fr. 1,50 e 2 al litro. Quindi i nostri vini di Toscana e del Piemonte poco alcoolici, sapidi, e che soddisfano anche igienicamente alle qualità che un vino da bersi nei paesi caldi deve avere, potrebbero trovare la migliore accoglienza.

Fra i generi alimentari potrebbero avere facile smercio le conserve di legumi e di frutta, le frutta secche, il formaggio, le paste, le salamoie, il burro. Questo ultimo, che si vende al consumatore al prezzo di fr. 7 e 7,50 il kg., proviene dal Belgio, dalla Svezia e dall'Olanda; così il formaggio vi arriva dall'Olanda ed è di mediocre qualità. Quindi le Case italiane produttrici di questi generi potrebbero utilmente mettersi in relazione di affari con i mercati del Congo, e, meglio ancora, direttamente col consumatore.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Segniamo con un asterisco * le notizie di cui diamo maggiori ragguagli nelle **Informazioni Particolari**, ove sono pubblicate eziandio le *Deliberazioni del Consiglio di Stato* e le *Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.*

1. — Progetti e preventivi di spese presentati per l'approvazione al R. Ispettorato Generale.

Rete Adriatica. — L. 6000 * proposta per costruzione di sottopassaggio in muratura sulla linea Roma-Solmona;

L. 1250 * proposta per prolungare un muro di rivestimento sulla linea Bologna-Pistoia;

L. 1200 * preventivo per prolungare un muro di sostegno sulla linea Bologna-Pistoia;

L. 700 * proposta per costruzione di una briglia sulla linea Foggia-Napoli.

Rete Mediterranea. — L. 745,000 * preventivo per il materiale di rinnovamento pel 1895 96;

L. 120,000 * progetto di ampliamento della stazione di Cuneo, oltre a L. 49,755.04 per materiale metallico d'armamento;

L. 2800 * proposta per opere di consolidamento sulla linea Savona-Bra;

L. 2400 * progetto di sistemazione di cunettone sulla linea Sampierdarena-Confine francese;

L. 2150 * progetto di opere di riparazione sul tronco Andora-Santo-Stefano;

L. 574 * preventivo per spostamento di dischi in stazione di Novi-Città, linea Torino-Genova;

Contratti * e proposte diverse.

Rete Sicula. — L. 120,500 * proposta per esecuzione di lavori di ristauro in sette gallerie della linea Palermo-Catania.

3. — Gare aperte.

Rete Mediterranea. — Per l'appalto dei lavori di ampliamento e completamento della stazione di Asti. Importo L. 32,000. Tempo utile per la presentazione delle offerte fino al 9 andante, ore 10.30;

Per l'appalto lavori di consolidamento del sottopassaggio al km. 65.312 della linea Bettipaglia-Castrocucco fra le stazioni di Ascea e Pisciotta. Importo L. 17,000. Tempo utile per la presentazione delle offerte fino all'11 andante, ore 10.30.

4. — Gare aggiudicate.

Rete Adriatica. — Il 15 aprile p. p. furono aggiudicate *provvisoriamente* le seguenti gare *:

Alla Ditta Maestrelli Gioachino, di Pistoia, i lavori di completamento della galleria Rovina, col ribasso del 27.05 0|0 sui prezzi di tariffa;

Alla Ditta Fratelli Todeschini, di Lecco, i lavori di difesa contro il fiume Adda, col ribasso del 21.06 0|0;

Alla Ditta Defilippi Antonio, di Como, i lavori di difesa alle gallerie Verceia e Campo, col ribasso del 26.15 0|0;

Alla Ditta Gelpi Antonio, di Milano, i lavori di deviazione della ferrovia Colico-Chiavenna, sul torrente S. Casciano, col ribasso del 25.10 0|0.

Rete Mediterranea. — Alla Ditta Spinelli Giuseppe, di Reggio Calabria, venne aggiudicato *provvisoriamente* l'appalto * dei lavori di sovralzamento del muro di guardia al Molaro, linea Taranto-Reggio, col ribasso del 20 0|0 sui prezzi di tariffa.

Vennero aggiudicati *definitivamente:*

Alla Ditta Scorzon Lorenzo, di Napoli, l'appalto dei lavori di costruzione muri di chiusura in stazione di Venafro, col ribasso del 18.05 0|0 sui prezzi di tariffa;

Alla Ditta B. Kohler, di Savona, l'appalto dei lavori di completamento delle impalcature metalliche del tronco Ornavasso Domodossola, col ribasso del 20 0|0 sui prezzi di tariffa;

Alla Ditta Marzocchi Vittorio, di Montepulciano, l'appalto dei lavori di consolidamento e sistemazione delle frane di Casalta e delle Ripi lungo la linea Asciano-Montepescali, col ribasso del 24.25 0|0 sui prezzi di tariffa.

5. — Contratti stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Mediterranea (Seduta del Comitato, 1° maggio). — Colla Ditta Gasti Carlo di Cengio, per esecuzione lavori di sbancamento e sottomurazione massi in una trincea della linea Savona-Bra;

Colla Ditta Pazzi Giovanni di Pavia per esecuzione lavori di ripristino ponticello sulla tratta Rogoredo-Bivio-Gravellone;

Colla Ditta Giordano Angelo di Napoli per esecuzione opere di consolidamento tronco Prata Pratola-Benevento;

Colla Ditta Testori Giuliano di Torino per fornitura di chilogrammi 3660 circa di pezzi in bronzo per locomotive.

II. — Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Prefettura di Padova (7 maggio, ore 10, 1ª asta). — Appalto dei lavori di rialzo ed ingrosso con parziale imbancamento di un tratto dell'argine sinistro del fiume Adige lungo l'abitato di Anguillara Veneta (m. 846.50). Importo L. 47,290. Cauz. L. 3000.

Municipio di Ceprano (9 maggio, ore 16, definitivo). — Appalto per la costruzione di muraglione e difesa dell'abitato. Importo ridotto L. 39,618.17 (V. n. 14-17).

Municipio di Genova (19 maggio, ore 14, 1ª asta). — Appalto dei lavori di pavimentazioni diverse nel centro. Importo L. 78,650. Cauz. L. 7865. Fatali 3 giugno, ore 12.

Comune di Sommatino — Caltanissetta — (20 maggio, ore 10, 1ª asta). — Appalto dei lavori di completamento per la costruzione della Pretura e carcere mandamentale. Importo L. 28,114.16. Cauzione provv. L. 800. Fatali a giorni 20.

Concorso. — *Municipio di Ventimiglia.* — Dovendosi dotare la città di acqua potabile di sorgente ad uso pubblico e privato nella quantità non inferiore a 500 metri cubi al giorno, coloro che intendono di concorrere a detto impianto dovranno presentare i relativi progetti, proposte e condizioni non più tardi del 31 luglio prossimo venturo.

APPALTI ALL'ESTERO.

Russia (18 maggio). — Per detto giorno si annuncia, al Governo provinciale, a Bruges, l'aggiudicazione pei lavori di escavazione da eseguirsi per costruire un passo attraverso il Stroombank ad est di Ostenda. L'importo di detto lavoro non sarà inferiore a due milioni e mezzo, ma non potrà oltrepassare i tre milioni e mezzo.

Rumania. — *Ministero della Guerra a Bucarest* (22 maggio). — Costruzione di un padiglione per l'Amministrazione, di un magazzino per armi ed altri effetti, d'una infermeria, d'un refettorio, d'una scuderia per 60 cavalli, d'una rimessa, ecc., nella caserma dei Calarashi a Braila. Importo del lavoro fr. 286,000.

— (27 maggio). — Costruzione d'una infermeria nella caserma del 1° reggimento artiglieria a Craiova. Importo del lavoro fr. 25,000;

Costruzione di una marescelleria, d'un refettorio, di rimesse e di uffici nella caserma del 9° reggimento artiglieria a Craiova. Importo del lavoro fr. 50,000;

Costruzione di un magazzino, trasformazione di vecchie rimesse in scuderie, riparazioni nel padiglione dell'Amministrazione nella caserma dei Calarashi a Bortoshani. Importo del lavoro fr. 123,000.

— (30 maggio). — Costruzione di un padiglione per l'Amministrazione, di un magazzino per armi, di uffici, d'una infermeria, d'un refettorio, d'una scuderia, d'una rimessa, ecc., nella caserma dei Dorobantzi a Slatina. Importo del lavoro fr. 240,000;

Costruzione di un padiglione per l'Amministrazione, di un magazzino per armi, di uffici, di quattro padiglioni per le truppe, di un refettorio, di scuderie, di rimesse, di un magazzino per cartucce, ecc.. nella caserma dei Dorobanzi a Falticeni. Importo del lavoro fr. 431,000.

Serbia. *Direzione delle Strade Ferrate dello Stato Serbo a Belgrado* (2 settembre). — Fornitura di 205 vagoni merci e 6 vetture viaggiatori.

III. — Forniture diverse.

Aste.

Direzione Artiglieria e Armamenti — Spezia — (6 maggio ore 10.30, unica e definitiva). Fornitura di kg. 40,000 **olio** di oliva di prima qualità per macchina. Importo L. 40,000. Cauzione L. 4000.

R. Fabbrica d'Armi — Terni — (7 maggio, ore 16, unica e definitiva). — Fornitura di **acciaio** fuso in verghe diverso: kg. 2200 per punte di percussori, a L. 0.90; kg. 23,200 per lame di sciabola mod. 91, a L. 0.60; kg. 6700 per aste di percussori, a L. 0.57. Cauzione L. 1975. Consegna giorni 60.

R. Fabbrica d'Armi — Terni — (9 maggio, ore 16, unica e definitiva). — Fornitura di **acciaio**: kg. 200 in nastro per molle, a L. 1; kg. 1485 fuso in dischi per utensili, a L. 2,40; kg. 2682 fuso in blocchi per stampi a L. 2. Cauz. L. 915. Consegna a giorni 50.

Direzione Artiglieria e Armamenti — Venezia — (16 maggio, ore 12, fatali). — Fornitura di **rame** in pani. Importo ridotto L. 29,670 (V. n. 16).

Direzione Costruzioni Navali — Spezia — (18 maggio, ore 12.30, 1ª asta). — Fornitura di kg. 18,000 di **stagno** in pani marca *Banka* per l'esercizio 1896 97, a L. 2.20. Cauzione L. 3960. Consegna entro 4 mesi. Fatali 8 giugno, ore 12.

Aggiudicazioni.

Ministero della Marina (Contratti a trattativa privata). — F. Glisenti, Brescia, tubi di acciaio, 3° dipartimento, L. 3308;

F. Zayet, Venezia, maglio a vapore, 3° dipartimento, L. 4540; M. Ansaldi, Torino, dinamometro, Taranto, L. 2050.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

			aprile 25	maggio 2
Azioni	Ferrovie	Biella	L. 480	485
»	»	Mediterranee	» 504	508
»	»	Meridionali	» 664	667
»	»	Pinerolo (1ª emiss.)	» 360	360
»	»	» (2ª »)	» 341	340
»	»	Secondarie Sarde	» 286	277.50
»	»	Sicule	» 590	594
Buoni	Ferrovie	Meridionali	» 562.50	562.50
Obbligazioni	Ferrovie	Adriatiche Mediterranee e		
»	»	Sicule *A. B. C. D.*	» 283	283
»	»	Cuneo (2ª emiss.)	» 309	310
»	»	Gottardo 4 %	» 102.25	102 25
»	»	Mediterranee 4 0[0	» 505.50	—
»	»	Meridionali	» 297	296 50
»	»	Meridionali Austriache	» 382.50	382.50
»	»	Palermo-Marsala-Trapani	» 302.50	302.50
»	»	» 2ª emiss.	» 286.50	286.50
»	»	Pontebba	» 451	451
»	»	Sarde, serie *A.*	» 287	287
»	»	» serie *B.*	» 289	289
»	»	» 1879	» 288.50	289
»	»	Savona	» 307	307
»	»	Secondarie Sarde	» 430	430
»	»	Sicule 4 0[0 oro	» 469	469
»	»	Tirreno	» 448	448
»	»	Vittorio Emanuele	» 304	303

CONVOCAZIONI.

SOCIETÀ FERROVIARIE, TRAMVIARIE E DI NAVIGAZIONE.

6 maggio. — **Tramways Siciliani.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 2 in Bruxelles.

18 maggio. — **Ferrovia d'Ivrea.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 14 nella sede sociale in Torino.

22 maggio. — **Strada Ferrata di Biella.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 14.30 nella sede sociale in Torino, via Alfieri, 13 *bis*.

25 maggio. — **Strade Ferrate Meridionali.** — Assemblea generale per le ore 12 nella sede sociale in Firenze, via Pinti, 93.

BANCHE E SOCIETÀ DIVERSE.

27 maggio. — **Società Anonima “ Dinamite Nobel ”.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 2.30 in Parigi, rue du Helder, 13.

Avvisi delle Società Ferroviarie

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Società anonima, Firenze
Capitale L. 260 milioni interamente versato

Esercizio della Rete Adriatica.

Si porta a notizia dei signori Azionisti che a forma dell'art. 25 degli Statuti sociali, è convocata per il giorno 25 maggio prossimo a mezzodì a Firenze, nel palazzo della Società (già Gherardesca) in via Pinti, N. 93, l'Assemblea generale degli Azionisti.

Ordine del giorno.

Relazione del Consiglio d'Amministrazione;
Bilancio consuntivo dell'anno 1895, preventivo 1896, e deliberazioni relative;
Approvazione della Convenzione stipulata il 29 gennaio 1896 col Governo per la costruzione dei due tronchi Boiano-Cantalupo e Cantalupo-Carpinone e per l'esercizio della intera linea complementare Isernia-Campobasso.
Autorizzazione a stipulare col Governo modificazioni al Contratto per l'esercizio della Rete Adriatica, e provvedimenti finanziari relativi;
Provvedimenti relativi agli Istituti di Previdenza;
Nomina di Consiglieri d'Amministrazione;
Nomina dei Sindaci e dei Supplenti.

Il deposito delle azioni prescritto dall'articolo 22 degli Statuti, dovrà essere fatto dal giorno 9 al giorno 15 maggio 1896, a:

Firenze alla Banca d'Italia ed alla Sede della Società (Servizio Finanza e Titoli);
Napoli, Torino, Livorno, Roma, Padova, Pisa e Savona alla Banca d'Italia;
Genova alla Cassa Generale e alla Banca d'Italia;
Milano alla Banca d'Italia ed al Banco Zaccaria Pisa;
Bologna alla Cassa della Società (Direzione dei Trasporti);
Parigi alla Società Generale di Credito Industriale e Commerciale e alla Banca di Parigi e dei Paesi Bassi;
Berlino presso la Deutsche Bank e presso i sigg. R. Warschauer e C;
Francoforte s/m presso la filiale della Deutsche Bank di Berlino;
Londra presso i sigg. Baring Brothers e Comp. Limited;
Vienna presso l'I. R. Stabilimento Austriaco di Credito per Commercio ed Industria;
Trieste presso la filiale Stabilimento Austriaco di Credito per Commercio ed Industria.

Firenze, 24 aprile 1896.

LA DIREZIONE GENERALE

Le modalità per l'esecuzione dei detti depositi furono pubblicate nella *Gazzetta Ufficiale del Regno* delli 24 aprile 1896, N. 97, e sono ostensibili presso le Casse suindicate.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA. — 11ª Decade — dall'11 al 20 Aprile 1896

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Prodotti indiretti	TOTALE	Media dei chilom. esercitati
			PRODOTTI DELLA DECADE.				
1896	1,213,828.80	70,067.69	218,016.61	1,084,134.70	13,803.48	2,599,851.28	4,247.00
1895	1,212,130.41	69,211.19	279,611.55	1,204,688.65	13,085.50	2,778,727.30	4,215.00
Differenze nel 1896	+ 1,698.39	+ 856.50	— 61,594.94	— 120,553.95	+ 717.98	— 178,876.02	+ 32.00
			PRODOTTI DAL 1º GENNAIO.				
1896	10,074,016.82	512,934.50	3,101,630.37	12,211,070.55	138,109.03	26,037,761.27	4,247.00
1895	8,982,118.67	460,387.20	3,009,455.80	12,017,037.96	143,299.20	24,612,298.83	4,215.00
Differenze nel 1896	+ 1,091,898.15	+ 52,547.30	+ 92,174.57	+ 194,032.59	— 5,190.17	+ 1,425,462.44	+ 32.00

RETE COMPLEMENTARE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Prodotti indiretti	TOTALE	Media dei chilom. esercitati
			PRODOTTI DELLA DECADE.				
1896	69,027.67	1,221.75	13,267.81	92,100.62	1,885.47	177,503.32	1,359.88
1895	68,458.16	1,533.45	19,848.41	105,485.20	728.30	196,053.52	1,294.68
Differenze nel 1896	+ 569.51	— 311.70	— 6,580.60	— 13,384.58	+ 1,157.17	— 18,550.20	+ 65.20
			PRODOTTI DAL 1º GENNAIO.				
1896	696,180.93	14,076.99	207,706.94	1,069,038.70	14,841.07	2,001,844.63	1,359.88
1895	571,470.75	13,081.45	200,603.13	983,468.59	15,361.09	1,783,985.01	1,294.68
Differenze nel 1896	+ 124,710.18	+ 995.94	+ 7,103.81	+ 85,570.11	— 520.02	+ 217,859.62	+ 65.20

PRODOTTI PER CHILOMETRO DELLE RETI RIUNITE

PRODOTTO DELLA DECADE			PRODOTTO RIASSUNTIVO		
esercizio corrente	esercizio precedente	Differenza nel 1896	dell'anno corrente	dell'anno precedente	Differenza nel 1896
495.35	539.92	— 44.57	5,000.93	4,790.89	+ 210.04

SOCIETA ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

29ª Decade — Dall'11 al 20 Aprile 1896.

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traffico	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
			PRODOTTI DELLA DECADE					
1896	88,501.00	2,641.00	7,744.00	105,417.00	372.00	204,675.00	616.00	332.00
1895	92,208.00	1,966.00	9,104.00	96,962.00	798.00	201,038.00	616.00	326.00
Differenze nel 1896	— 3,707.00	+ 675.00	— 1,360.00	+ 8,455.00	— 426 00	+ 3,637.00	»	+ 6.00
			PRODOTTI DAL 1º LUGLIO 1895 AL 20 APRILE 1896.					
1895-96	2,587,488.00	57,572.00	300,803.00	3,509,282.00	40,513.00	6,495,658.00	616.00	10,545.00
1894-95	2,579,931.00	56,016.00	306,207.00	3,496,687.00	35,198.00	6,474,039.00	616.00	10,510.00
Differenze nel 1896	+ 7,557.00	+ 1,556.00	— 5,404.00	+ 12,595.00	+ 5,315.00	+ 21,619.00	»	+ 35.00

RETE COMPLEMENTARE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traffico	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
			PRODOTTI DELLA DECADE					
1896	36,835.00	775.00	2,178.00	22,418.00	92.00	62,298.00	484.00	129.00
1895	27,296 00	243.00	1,880.00	11,085.00	638.00	41,142.00	421.00	98.00
Differenze nel 1896	+ 9,539.00	+ 532.00	+ 298.00	+ 11,333.00	— 516.00	+ 21,156.00	+ 63.00	+ 31.00
			PRODOTTI DAL 1º LUGLIO 1895 AL 20 APRILE 1896.					
1895-96	975,376.00	16,528.00	75,281.00	630,919.00	6,736.50	1,704,840.00	484.00	3,522.00
1894-95	727,846.00	7,191.09	49,388.00	432,360.00	7,101.00	1,223,886.00	421.00	2,907.00
Differenze nel 1896	+ 247,530.00	+ 9,337.00	+ 25,893.00	+ 198.559.00	— 101.00	+ 480,954.00	+ 63.00	+ 615.00

STRETTO DI MESSINA

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traffico	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
			PRODOTTI DELLA DECADE					
1896	3,254.00	159.00	207.00	416.00	»	4,036.00	23.00	175.00
1895	1,359.00	129.00	157.00	248.00	»	1,893.00	15.00	126.00
Differenze nel 1896	+ 1,895.00	+ 30.00	+ 50.00	+ 168.00	»	+ 2,143.00	+ 8.00	+ 49.00
			PRODOTTI DAL 1º LUGLIO 1895 AL 20 APRILE 1896.					
1895-96	90,459 00	4,085.00	6,923.00	14,375.00	»	115,842.00	23.00	5,037.00
1894-95	43,297 00	2,201.00	4,649.00	8,015.00	38.00	58,200 00	15.00	3,880.00
Differenze nel 1896	+ 47,162.00	+ 1,884.00	+ 2,274.00	+ 6,360.00	— 38.00	+ 57,642.00	+ 8.00	+ 1,157.00

FERROVIE SECONDARIE NEL CIRCOLO FERROVIARIO DI TORINO

PRODOTTI DEL MESE DI MARZO 1896

	Torino-Rivoli	Torino-Ciriè-Lanzo	Settimo-Rivarolo-Castellamonte	Santhià-Biella	Fossano-Mondovì	Sassi-Superga	Basaluzzo-Frugarolo	Ferrovie economiche Biellesi	Funicolare del Castellaccio in Genova
-	Chilom. 12	Chilom. 32	Chilom. 23	Chilom. 30	Chilom. 24	Chilom. 3	Chilom. 9	Chilom. 44	
Grande Velocità.	11,032.95	27,609.45	21,090.90	25,738.42	2,688.00	1,517.50	651.10	9,514.00	—
Piccola Velocità.	405.40	16,259.70	16,119.40	26,651.17	428.70	47.15	115.30	5,037.55	4,248.40
Totali	11,438.85	43,869.15	37,210.30	52,389.59	3,116.70	1,564.65	766.40	14,551 55	4,248.40

ANNUNZI

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

Dai punti contro indicati alle stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)		BIGLIETTI SEMPLICI — Londra (1) 1a classe	Londra (1) 2a classe	Parigi (2) 1a classe	Parigi (2) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO — Londra (3) (Diritto di porto compreso) 1a classe	2a classe	validità	Parigi (4) 1a classe	2a classe	validità
Via Moncenisio											
Torino	via Calais	166 35	116 55	90 75	61 60	254 —	187 85	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni
	via Boulogne . .	160 25	112 05								
Milano	via Calais. . . .	180 90	129 15	104 85	72 25	272 25	199 30	45 giorni	166 35	119 —	30 giorn
	via Boulogne . .	175 60	124 65								
Venezia	via Calais. . . .	—	—	141 75	97 30	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni
	via Boulogne . .										
Genova	via Calais. . . .	187 —	131 —	111 40	76 05	—	—	—	—	—	..
	via Boulogne . .	180 90	126 50								
Via Genova											
Livorno	via Calais. . . .	209 90	147 05	134 30	92 10	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	203 80	142 55								
Firenze	via Calais. . . .	217 30	152 25	141 70	97 30	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	211 20	147 75								
Roma	via Calais. . . .	249 —	174 40	173 40	119 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	242 90	169 90								
Napoli	via Calais. . . .	279 85	196 —	205 60	142 —	478 50	353 95	6 mesi (**)	—	—	—
	via Boulogne . .	273 75	191 50								
Via Bologna											
Firenze	via Calais. . . .	224 60	157 30	149 —	102 35	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	218 50	152 80								
Roma	via Calais. . . .	263 85	184 80	188 25	129 85	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	257 75	180 30								
Napoli	via Calais. . . .	294 80	206 50	220 60	162 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	288 70	202 —								
Brindisi — Via Napoli	via Calais	325 85	228 20	251 60	174 20	543 25	399 30	6 mesi (*)	—	—	—
	via Boul.	319 75	223 70								
Brindisi — Via Bolog.	via Calais	302 65	211 95	227 05	157 —	525 45	386 80	6 mesi	—	—	—
	via Boul.	296 55	207 45								
Messina — Via Napoli	via Calais	369 25	259 75	295 —	205 80	—	—	—	—	—	—
	via Boul.	363 15	255 25								

OSSERVAZIONI.

BIGLIETTI SEMPLICI.

(1) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta.

Per diritto del bollo fr. 0,10 per i biglietti al disopra di 10 franchi.

(2) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi che valgono per 20 giorni.

BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO.

(3) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta.

(*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capo-stazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia.

(**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto.

(4) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI		1a e 2a CLASSE			1a e 2a CLASSE		Treno di lusso PENINSULAR-EXPRESS settimanale il venerdì part. da LONDRA
			Via Folkestone	(*)	(***)		(1)
Londres Ch.-Gross	Par.	9 — a.	10 — a.	11 — antim.	8 15 p.		8 15 p.
Londres Victoria	—	9 — a.		11 — antim.	8 15 p.		8 15 p.
Douvres.	—	10 55 a.		1 — pomer.	10 15 p.		10 15 p.
(ora di Greenwich)	Arr.	12 15 a.		2 20 pomer.	12 10 a.		12 10 p.
Calais-M. (*Buffet*)		*Déjeun.*					
(ora francese)	Par.	12 49 p.		3 — pomer.	1 04 a.		1 » a.
Boulogne-Gare (*Buffet*)	Arr.	1 27 p.	2 18 p.	—	1 49 a.		—
	Par.	1 29 p.	2 23 p.	—	1 51 a.		—
Amiens (*Buffet*)	Arr.	3 04 p.	3 59 p	5 12 pomer.	3 41 a.		3 28 a.
	Par.	3 09 p.	4 04 p.	5 17 pomer.	3 46 a.		3 33 a.
Paris-Nord (*Buffet*)	Arr.	4 45 p.	5 40 p.	7 — pomer.	5 38 a.		Per la grande cintura
		Pranzo					
	Par	Vagon-restaurant		7 44 pomer.	6 23 a.		
Paris-Lyon (*Buffet*)	Arr			8 21 pomer.	7 23 a.		
		(B) 1a e 2a classe		1a e 2a classe	1a cl.	1a 2a cl.	
Paris-Lyon (*Buffet*)	Par	8 55 p.		9 10 p.	9 25 a.	2 15 p.	
Dijon	Arr	1 51 a.		2 24 a.	2 01 p.	7 13 p.	10 32 a.
Genève	—	»		8 54 a.	11 47 p.	—	—
Aix-les-Bains. . . .	—	6 33 a.		7 58 a.	10 45 p.	12 27 a	3 18 p.
Chambéry.	—	6 56 a.		8 31 a.	11 24 p.	12 50 a.	3 40 p.
Modane	—	9 43 a.		1 38 p.		3 37 a.	6 40 p.
Torino (ora dell'Europa centrale (2). . .	Arr.	2 20 p.		6 40 p.	—	8 10 a.	11 12 p.
Torino.	Par	2 40 p.		7 55 p.	—	8 45 a.	
Novara	Arr	4 36 p.		9 51 p.	—	10 42 a.	
Milano.	Arr	5 35 p.		11 05 p.	—	11 40 a.	
						1a 2a cl.	
Torino.	Par.	2 45 p.		8 10 p.	—	8 40 a.	
Genova	Arr.	6 14 p.		11 21 p.	—	12 » p.	
San-Remo. . .	—	11 22 p.		8 45 a.	—	4 47 p.	
Pisa.	—	10 58 p.		4 30 a.	—	4 34 p.	
Firenze	—	12 45 a.		7 30 a.	—	6 54 p.	
Livorno	—	11 39 p.		5 24 a.	—	5 09 p.	
Roma	—	6 34 a.		10 30 a.	—	11 30 p.	
Napoli.	—	1 36 p.		6 30 p.	—	7 10 a.	
Brindisi.	—	»		»	—	6 20 p.	
Torino.	Par.	2 45 p.		7 05 p.	—	8 40 a.	11 20 p.
Alessandria	Arr.	4 18 p.		8 55 p.	—	10 15 a.	12 50 p.
Bologna	—			2 12 a.	—	2 53 p.	5 19 a.
Ancona	—	—		6 52 a.	—	11 10 p.	9 21 a.
Brindisi. . . .	—	—		10 17 p.	—	11 » a.	7 50 p.
Firenze	—	—		6 23 a.	—	6 25 p.	
Roma	—	—		12 50 p.	—	11 50 p.	
Napoli.	Arr.	—		6 30 p.	—	7 10 a.	

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

RITORNO

STAZIONI		1a e 2a CLASSE	1a e 2a CLASSE		1a e 2a CLASSE	
Napoli. (ora dell'Europa centrale (2) . .	Par.	7 50 a.	—	—	2 55 p.	
Roma	—	2 30 p.	—	—	11 10 p.	
Firenze	—	9 05 p.	—	—	6 10 a.	
Brindisi. . . .	—	6 10 a.	—	—	5 35 p.	
Ancona	—	8 32 p.	—	—	5 35 a	
Bologna	—	1 35 a.	—	—	10 30 a.	
Alessandria	—	6 38 a.	8 33 a.	10 46 a.	5 12 p.	
Torino.	Arr.	8 30 a.	10 13 a.	12 30 p.	7 — p.	
Brindisi.	Par.	—	—		10 20 a.	
Napoli.	—	7 50 a.	2 55 p.		10 45 p.	
Roma	—	3 » p.	8 50 p.	10 17 p.	8 10 a.	
Livorno	—	9 40 p.	»	4 10 a.	1 55 p.	
Firenze	—	8 25 p.	»	»	12 05 p.	
Pisa	—	10 32 p.	2 55 a.	4 47 a.	2 35 p.	
San-Remo. . .	—	6 50 p.	»	3 30 a.	1 48 p.	
Genova	—	2 45 a.	6 35 a.	8 46 a.	7 07 p.	
Torino.	Arr.	7 45 a.	10 13 a.	12 30 p.	10 50 p.	
Milano	Par.	1 50 a.	10 40 a.		8 18 p.	
Novara	—	4 30 a.	11 40 a.		9 16 p.	
Torino.	Arr.	8 25 a.	1 40 p.		11 10 p.	
Torino.	Par.	8 50 a.	2 20 p.		11 25 p.	—
Modane (ora franc.) .	—	12 19 p.	5 26 p.		2 21 a.	—
Chambéry	—	3 42 p.	8 14 p.		5 02 a.	—
Aix-les-Bains	—	4 14 p.	8 39 p.		5 27 a.	—
Genève	—	2 46 p.	7 21 p.		4 15 a.	—
Dijon	—	11 20 p.	1 45 a.		11 40 a.	1 12 p.
Paris-Lyon (*Buffet*)	Arr.	4 43 a.	6 50 a.		5 33 p.	5 54 p.
Paris-Lyon (*Buffet*)	Par.	7 25 antim.			6 50 p.	
	Arr.	8 04 antim.			7 49 p.	
				Déjeun.	*Pranzo*	
Paris-Nord (*Buffet*)		A) 1a, 2a classe	1a 2a cl.	1a 2a cl.	(**) 1a, 2a, 3	
	Par	9 — antim.	10 30 a.	11 50 a.	9 — p.	
Amiens (*Buffet*)	Arr.	10 40 antim.	12 06 p.	1 25 p.	10 47 p.	
	Par.	10 45 antim.	12 26 p.	1 30 p.	10 52 p.	
Boulogne-Gare (*Buffet*)	Arr.	12 18 pomer.	2 01 p.	»	12 34 a.	
	Par.	12 20 pomer.	2 04 p.	»	12 36 a.	
(ora francese)	Arr.	1 » pomer.	Via Folkestone	3 41 p.	1 20 a.	
Calais-M. (*Buffet*) (ora di Greenwich)	Par.	1 11 pomer.		3 45 p.	1 30 a.	
Douvres.	—	3 05 pomer.		5 45 p.	4 — a.	
Londres Victoria .	Arr.	4 50 pomer.		7 30 p.	5 55 a.	
Londres Ch.-Gross	Arr.	4 55 pomer.	6 10 p.	7 35 p.	5 55 a.	

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSERVAZIONI. — *Viaggiatori.* — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende viaggiatori di 3a classe da Parigi per Boulogne, Calais e l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori di 3a classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne. (A) Questo treno non prende i viaggiatori di 2a classe che per Calais e l'Inghilterra. (B) Il treno che parte da Parigi-Lione alle 8.55 pom. non prende a Parigi in 2a classe che i viaggiatori a destinazione oltre Culoz in direzione di Modane e dell'Italia. — *Nota importante.* I treni che partono da Parigi-Nord per Londra alle 9 a. e alle 9 p. e quelli che partono da Londra per Parigi-Nord alle 9 a. e alle 8.15 p., prendono viaggiatori per Boulogne e Boulogne Tintelleries. — *Vetture dirette da Calais verso P.-L.-M.* Una vettura di 1a classe lits-salon va direttamente da Calais a Milano col treno che parte da Calais alle 3 p. e da Parigi-Lione alle 8.55 p. — *Da P.-L.-M. verso Calais.* Una vettura di prima classe lits-salon va direttamente da Milano a Calais col treno partente da Milano alle 10.40 a. ed a Parigi-Nord alle 9 a.

TORINO, 1896 — Tip. Lit. CAMILLA E BERTOLERO di NATALE BERTOLERO, Via Ospedale, 18.

ANNO XXIX. Sabato, 9 Maggio 1896 NUM. 19.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA . . . . L.	20	11	6
PER L'ESTERO . . . . »	28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino

LAVORI E PROVVISTE
PER LE LINEE IN ESERCIZIO DELLE RETI FERROVIARIE
MEDITERRANEA, ADRIATICA E SICULA

Riservandoci di pubblicare nel prossimo numero la relazione che lo precede, pubblichiamo oggi il disegno di legge presentato dal Ministro dei LL. PP. senatore Perazzi, di concerto col Ministro del Tesoro on. Colombo, alla Camera, nella seduta del 28 aprile u. s., circa i lavori e provviste per le linee in esercizio delle tre grandi Reti ferroviarie.

DISEGNO DI LEGGE.

Art. 1. — La gestione dei fondi di riserva pei danni cagionati alle strade da forza maggiore e per la rinnovazione della parte metallica dell'armamento, delle reti Mediterranea, Adriatica e Sicula, verrà chiusa in corrispondenza dei proventi ad essi devoluti sino al 30 giugno 1896, e delle spese per la completa esecuzione delle opere e provviste in corso di attuazione a tale data, o necessarie per riparare danni cagionati da forza maggiore prima della medesima.

Le rimanenze attive o passive di detti fondi andranno a vantaggio od a carico della cassa per gli aumenti patrimoniali della rispettiva rete, salve le disposizioni dei due ultimi paragrafi dell'articolo 23 del contratto per l'esercizio della rete Adriatica e del penultimo paragrafo dell'articolo 13 della convenzione 20 giugno 1888, approvata con legge 20 luglio 1888, n. 5550 (serie 3ª), per le linee di proprietà della Società Italiana per le Strade Ferrate Meridionali.

Art. 2. — Dal 1º luglio 1896 le spese, alle quali ora provvedono i fondi predetti, faranno carico alle Società esercenti, con gli stessi obblighi stabiliti dagli articoli 56 e 57 dei capitolati per l'esercizio delle reti Mediterranea ed Adriatica, 52 e 53 per la Sicula.

All'esecuzione dei lavori e delle provviste corrispondenti a tali obblighi le Società provvederanno in conto esercizio, colle norme e modalità da esse stabilite per i lavori e per le provviste che già sono a loro carico, ferme restando per le forniture di materiali le disposizioni dell'articolo 21 dei capitolati per l'esercizio delle reti Mediterranea ed Adriatica, 17 per la Sicula.

Fino a che il Governo non si sia valso delle facoltà di riscatto delle linee appartenenti in tutto od in parte ai terzi, andrà a carico o a vantaggio delle Società l'esperimento dei diritti, che ad esso competano verso i concessionari o comproprietari delle medesime, in quanto si riferisce ai lavori di cui all'articolo 56 dei capitolati per l'esercizio delle reti Mediterranea ed Adriatica.

Art. 3. — In corrispettivo degli oneri assunti dalle Società a termini dell'articolo precedente, spetteranno ad esse le competenze chilometriche assegnate ai due primi fondi di riserva dai contratti approvati con legge 27 aprile 1885, n. 3048 (serie 3ª), rimanendo invece devoluti alle casse per gli aumenti patrimoniali i prelievi sugli eventuali aumenti di prodotto lordo oltre l'iniziale, attribuiti dai contratti stessi al fondo per la rinnovazione della parte metallica dell'armamento.

Art. 4. — Sono esclusi dai predetti oneri i lavori di completamento e consolidamento in conto costruzioni delle nuove linee, riconosciuti dal Governo necessari all'atto della presa in consegna delle medesime da parte delle Società.

Per quanto concerne la linea Sondrio-Colico Chiavenna, fino a quando, previa esecuzione dei lavori che saranno riconosciuti necessari dal Governo, non ne sia stata fatta regolare consegna agli effetti dell'articolo 87 del capitolato d'esercizio, dovrà la Società esercente erogarvi annualmente la somma di lire 350 al chilometro, assegnatale all'articolo precedente, pei lavori di cui agli articoli 56 e 57 del capitolato medesimo, provvedendo il conto costruzioni a quanto possa eventualmente occorrere in più.

Art. 5. — Una Commissione, composta di un delegato per ciascuna parte contraente, procederà, ogniqualvolta il Governo lo riterrà necessario, ad una ispezione generale o parziale delle linee, per determinare i lavori di cui agli articoli 56 e 57 dei capitolati per l'esercizio delle reti Mediterranea ed Adriatica, 52 e 53 per la Sicula, che occorrono per la buona conservazione delle strade, o per la regolarità e sicurezza dell'esercizio.

Il Governo avrà il diritto di ordinare la esecuzione di

quei lavori, che di volta in volta ritenesse all'uopo necessari.

Nel caso di disaccordo fra Società e Governo deciderà un Collegio arbitrale, composto di due arbitri, da nominarsi uno per parte, e di un terzo, da eleggersi d'accordo dai due primi, od altrimenti dal Presidente della Corte di Cassazione di Roma.

Gli arbitri pronunzieranno come amichevoli compositori.

Art. 6. — Farà carico alle Società la spesa necessaria per la completa esecuzione delle opere e provviste in corso di attuazione alla scadenza dei vigenti contratti d'esercizio, o necessarie per riparare danni cagionati da forza maggiore prima di tale epoca.

Art. 7. — Coi fondi di riserva per la rinnovazione del materiale rotabile, reso inservibile dall'uso, si provvederà anche ai miglioramenti del medesimo, in occasione delle sostituzioni da farsi nei nove esercizi dal 1° luglio 1896 al 30 giugno 1905.

La rinnovazione potrà farsi prima che i rotabili abbiano raggiunta l'età limite stabilita dai capitolati, ed anzichè per numero aver luogo per potenzialità, o per capacità di servizio, od anche per valore, secondo le norme da approvarsi dal Governo, purchè, tenuto conto di quanto dispone il paragrafo che precede, non ne derivino ai fondi di riserva, od alle casse per gli aumenti patrimoniali, oneri maggiori di quelli che ad essi incombono, e le Società non vengano sottratte agli obblighi assunti coi capitolati d'esercizio.

Art. 8. — Dal fondo per la rinnovazione del materiale rotabile della rete Sicula potranno, nei detti nove esercizi, farsi anticipazioni alla cassa per gli aumenti patrimoniali di quella rete, per una somma non superiore a 1,000,000 di lire, oltre quella autorizzata dall'articolo 2 della legge 22 luglio 1894, n. 347, ed alle condizioni di cui all'ultimo paragrafo dell'articolo medesimo.

Art. 9. — Oltre le somme annue da stanziarsi nel bilancio del Ministero del Tesoro pel pagamento degli interessi e dell'ammortamento dei titoli finora emessi a carico delle Casse per gli aumenti patrimoniali e delle relative spese accessorie, sarà inscritta, in apposito capitolo del bilancio del Ministero dei Lavori Pubblici, in ciascuno dei nove esercizi di cui sopra, la somma di lire 4,500,000 da versarsi e ripartirsi fra le Casse per gli aumenti patrimoniali, nei modi e tempi da stabilirsi dal Governo, salvo ricupero, trascorso il novennio, quando lo consentano i mezzi proprii delle Casse medesime.

Tale versamento è vincolato alla condizione che le Società esercenti accettino le disposizioni della presente legge, in quanto rispettivamente le riguardano.

Art. 10. — Con gli eventuali avanzi delle anticipazioni autorizzate dall'articolo 1° della legge 30 dicembre 1888, n. 5874 (serie 3ª), e dalle leggi di approvazione dei bilanci della spesa del Ministero del Tesoro sino a tutto l'esercizio 1895 96, coi proventi devoluti, in base ai contratti e capitolati d'esercizio, alle Casse per gli aumenti patrimoniali, e con gli altri assegnati alle medesime dalla presente legge, si provvederà:

a) Al saldo delle eventuali rimanenze passive dei due primi fondi di riserva;

b) Al pagamento degli interessi sulle anticipazioni fatte alle Casse dai fondi di riserva;

c) Al pagamento degli interessi annui dovuti alla Società Italiana per le Strade Ferrate Meridionali, ai sensi dell'atto di transazione approvato con l'articolo 1° della legge 22 luglio 1894, n. 347;

d) Alla metà delle spese per l'esecuzione dei lavori e delle provviste indicate nella tabella *A* annessa alla presente legge, e delle altre eventuali, di cui al seguente articolo 13;

e) Alla terza parte dell'eventuale saldo passivo del nolo del materiale rotabile in servizio cumulativo.

Art. 11. — L'altra metà delle spese pei lavori e per le provviste, di cui alla lettera *d*) dell'articolo che precede, sarà anticipata dalle Società esercenti, le quali verranno accreditate delle somme capitali da esse erogate, senza che però le medesime siano produttive di frutti, se non a partire dalla scadenza del primo ventennio di durata dei contratti approvati con legge 27 aprile 1885, n. 3048 (serie 3ª).

Art. 12. — Alla fine di ciascuno esercizio finanziario le Società presenteranno al Governo la dimostrazione dei pagamenti da esse fatti ai sensi dell'articolo precedente, e verrà determinata la differenza fra l'ammontare dei medesimi e la metà dell'importo medio delle opere e provviste da eseguirsi nei singoli esercizi sulla rispettiva rete. Secondochè la differenza risulterà attiva o passiva, le Società saranno accreditate od addebitate verso le Casse per gli aumenti patrimoniali degli interessi sulla differenza stessa, al saggio della rendita, fino al 30 giugno 1905, salvo gli accordi da stabilirsi per la presentazione ed approvazione in tempo utile dei progetti di dette opere e provviste.

Art. 13. — Ove i proventi annui delle Casse, derivanti da prelievi od avanzi di prelievi sui prodotti lordi, o da saldi attivi di interessi, od altri imprevisti, presentino una eccedenza sulla somma che per essi si sarà realizzata nell'esercizio 1895-96, diminuita per la rete Adriatica degli interessi di cui all'articolo 10, lettera *c*), della presente legge, potranno, entro il limite del doppio di tale eccedenza, essere autorizzate nuove opere e provviste, oltre quelle indicate nella tabella *A*, alle stesse condizioni di cui al precedente articolo 11.

Art. 14. — Le opere e provviste, che a termini della presente legge non restano a carico delle Società, saranno da queste eseguite, sorvegliate, collaudate e liquidate, con le norme e cautele da esse stabilite per quelle in conto esercizio.

I progetti tecnici, corredati dai preventivi delle spese, e le liquidazioni finali, verranno sottoposti all'approvazione del Governo, al quale rimane riservato ogni diritto di procedere, tanto nell'esame di queste liquidazioni, quanto durante l'esecuzione delle opere e provviste, a tutti quegli accertamenti che ritenesse opportuni.

I lavori e le provviste che per l'indole loro non si prestino, in tutto od in parte, all'esecuzione col mezzo di appalti, potranno essere dal Governo accollati alle Società a prezzo fatto.

Art. 15. — Saranno allegati al bilancio del Ministero dei Lavori Pubblici i prospetti della situazione dei fondi per la rinnovazione del materiale rotabile e delle Casse per gli aumenti patrimoniali, con l'elenco di quelle, fra le opere e provviste comprese nella tabella *A*, che potranno presumibilmente essere eseguite nell'anno; fermo l'obbligo delle previsioni per biennio rispetto al materiale rotabile, ai sensi dell'articolo 20 dei capitolati per l'esercizio delle reti Mediterranea ed Adriatica, 16 per la Sicula.

Il conto consuntivo dei fondi e delle Casse sarà allegato al conto consuntivo del bilancio dello Stato.

Art. 16. — Trascorsi i nove esercizi, lo Stato rimborserà le Società delle somme di cui esse risulteranno in credito ai sensi dei precedenti articoli 11 e 13, nei modi stabiliti dal primo e dal secondo paragrafo dell'articolo 42 del contratto per l'esercizio della rete Mediterranea, 47 per l'Adriatica e 39 per la Sicula, salvo speciali stipulazioni nel caso di prolungamento dei contratti al di là del 30 giugno 1905.

Art. 17. — Le somme spese, sia dalla Cassa per gli aumenti patrimoniali della rete Adriatica, sia dalla Società esercente, ai sensi degli articoli 11 e 13 della presente legge, per lavori su linee di proprietà della medesima, o per provviste che all'atto della riconsegna venissero ad esse assegnate, saranno considerate come ottenute con emissione di obbligazioni ferroviarie a carico della Cassa predetta, agli effetti degli articoli 23 e 48 del contratto per l'esercizio della rete Adriatica.

Art. 18. — L'approvazione, per decreto del Ministro dei Lavori Pubblici, dei progetti relativi ai lavori di cui nella presente legge, avrà il valore di una dichiarazione di pubblica utilità.

Art. 19 — Per l'adempimento degli obblighi derivanti dalla presente legge, la Società Italiana per le Strade Fer-

rate della Sicilia potrà essere autorizzata ad aumentare di tre milioni il suo capitale in azioni ed a procurarsi il rimanente capitale necessario con emissioni di obbligazioni.

Art. 20. — Il Governo del Re è autorizzato a stabilire con le Società Italiane per le Strade Ferrate del Mediterraneo, Meridionali e della Sicilia, gli accordi necessari per la esecuzione della presente legge.

Art. 21. — A partire dall'esercizio 1896-97 cesseranno di aver vigore le disposizioni della legge 27 aprile 1885, numero 3048 (serie 3ª), e dei contratti e capitolati da essa approvati, le quali non siano in relazione con quelle della presente legge.

Art. 22. — Nella esecuzione della presente legge si applicheranno le disposizioni della prima parte dell'articolo 40 del contratto per l'esercizio della rete Mediterranea, 45 per l'Adriatica e 37 per la Sicula.

Art. 23. — Con Decreto Reale, sentite le Società esercenti, ed uditi i pareri del Comitato Superiore delle Strade Ferrate, della Corte dei Conti e del Consiglio di Stato, saranno portate ai Regolamenti, di cui nella prima parte dell'articolo 16 della legge 27 aprile 1885, n. 3048 (serie 3ª), le modificazioni rese necessarie dalla presente legge.

Lavori e provviste in conto casse aumenti patrimoniali, riconosciuti necessari e sufficienti per la regolarità e sicurezza dell'esercizio, nel novennio, dal 1° luglio 1896 al 30 giugno 1905.

Categoria	Indicazione dei lavori e delle provviste	Importo preventivo				
		Mediterranea	Adriatica		Sicula	Reti riunite
			linee dello Stato	linee sociali		
		milioni				
I	Ampliamento e sistemazione delle stazioni esistenti ed impianto di nuove . . .	8.95	10.80	1.20	1.34	22.29
II	Ampliamento e sistemazione delle officine e dei depositi locomotive, servizio d'acqua e macchinario	0.95	0.45	0.45	0.11	1.96
III	Applicazione di apparecchi di sicurezza e di segnalamento lungo le linee e nelle stazioni	2.10	1.10	0.75	0.21	4.16
IV	Rifacimento in acciaio di binari ed altre migliorie dell'armamento, acquisto di materiale metallico pei binari armati in ferro. . .	12.10	5.00	3.70	5.42	26.22
V	Primo risanamento e completamento della massicciata	2.30	2.00	»	1.03	5.33
VI	Rinforzo di opere metalliche e sostituzione di ponti in muratura	3.50	2.15	1.85	0.22	7.72
VII	Costruzione di nuove case cantoniere, pozzi, cisterne ed ampliamento di quelle esistenti.	0.20	0.20	0.11	0.13	0.64
VIII	Chiusura delle linee e delle stazioni e lavori diversi .	0.30	0.12	0.04	0.04	0.50
IX	Raddoppiamento di binari .	3.00	»	»	»	3.00
X	Fili telegrafici	0.10	0.03	0.05	0.05	0.23
			21.85	8.15		
XI	Miglioramenti al materiale rotabile e d'esercizio, ed imprevisti (nei termini dell'articolo 59 dei Capitolati *M.* ed *A.*, 55 Sicula). . . .	3.50	3.00		0.45	6.95
	Totali . . .	37.00	33.00		9.00	79.00

(Per la categoria XI, i valori 21.85 e 8.15 delle due colonne Adriatica sono riuniti in 30.00.)

OSSERVAZIONI. — Dall'importo delle spese non è dedotto il prezzo di vendita dei materiali messi fuori d'uso, spettante alle casse.

Le somme parziali esposte per le singole categorie potranno subire spostamenti, restando fisso il totale per ciascuna rete.

Nella somma assegnata ai lavori della categoria I, da eseguirsi sulla rete Sicula, sono comprese lire 700,000 per ampliamenti delle stazioni di Messina e di Catania, ai quali la Società esercente destinerà inoltre il residuo disponibile in lire 295,000 sul totale di lire 2.044.000, di cui all'art. 8 della convenzione 21 giugno 1888, approvata con legge 20 luglio 1888, n. 5550 (serie 3ª).

COMMISSIONE PER LO STUDIO
DEI PROVVEDIMENTI NECESSARI A SODDISFARE I BISOGNI DEL TRAFFICO
NEL PORTO DI GENOVA

Relazione della Sotto-Commissione tecnica composta dai signori Comm. ZAINY, Presidente, Comm. CROSA, Com.te CASSANELLO e Comm. OLIVA, incaricata di studiare e proporre le nuove opere occorrenti al Porto di Genova per far fronte all'aumento del Traffico previsto nel ventennio 1893-1913.

PROGETTO DI SISTEMAZIONE ED AMPLIAMENTO DEL PORTO DI GENOVA.

(Continuazione e fine, vedi numero 18).

XXI. — **Preventivo generale di spesa.** — Riassumendo, le spese che il progetto della Sotto-Commissione richiede per essere attuato, troviamo che si giunge ad un complesso di 46,000,000, ripartito nei seguenti capitoli . (Allegato *E*):

Nuove calate entro al porto, demolizioni, tettoie	L. 28,380,000
Molo al Bisagno	» 4,240,000
Gru, boe, faro, fanali, strade, canale fognatore	» 2,800,000
Linee d'allacciamento fra il porto e le linee di Busalla e di Mignanego . .	» 7,380,000
Armamento delle linee d'allacciamento, binari sulle nuove calate, meccanismi speciali, segnali	» 3,080,000
Fabbricati ad uso uffici	» 120,000
	L. 46,000,000

Quantunque il preventivo tenga conto di tutte le spese che occorrono per completare in ogni sua parte il progetto della Sotto-Commissione, occorre far osservare come una parte di queste spese possa, sotto determinate condizioni, essere evitata od almeno ritardata per lungo tempo.

Così:

L. 357,000 per lo spostamento del muraglione sul Molo Galliera per creare una banchina larga 20 m. può essere ritardata per molto tempo, essendo tale banchina da usarsi, più che altro, per sussidio straordinario alle calate interne, e potendosi anche in via provvisoria servirsene con un sol binario anzichè con due, come venne progettato;

L. 1,000,000 per le tettoie e magazzini del P. Guglielmo, la di cui costruzione può essere affidata alle stesse Compagnie di Navigazione che dovranno farne uso;

L. 300,000 pel muro della calata Marinetta, la di cui costruzione dovrà esser fatta dal concessionario, ing. Timosci, delle aree del Molo Vecchio nell'evenienza che la detta concessione venga mantenuta;

L. 22,000 per la pescheria sull'area del Mandraccio, per la qual spesa il Municipio, trattandosi di un'opera essenzialmente d'interesse cittadino, dovrebbe incaricarsi, divenendo proprietario dei materiali metallici di spoglio dell'attuale fabbricato al ponte Guglielmo;

L. 100,000 pei materiali da costruzione e bitte d'ormeggio risultanti dalle demolizioni totali dei P. Paleocapa e Sapri e da quelle parziali dei P. Caracciolo, Assereto e Colombo; e che potranno essere impiegati di nuovo;

L. 1,000,000 per l'esecuzione eventuale degli ultimi m. 100 del Molo del Bisagno, destinati a ridurre a m. 200 la larghezza della bocca di entrata.

Sono adunque in totale L. 2,779,000 che si prevede di poter evitare di spendere, se non in via assoluta, almeno per una certa durata d'anni.

XXII. — **Programma d'esecuzione dei lavori.** — Abbiamo già esposto come sia al giorno d'oggi inopportuno di dividere le opere necessarie al Porto in due periodi, essendochè non saranno ancor finite quelle occorrenti al primo periodo, che occorrerà por mano a quelle necessarie per il secondo. Dippiù varie opere dovrebbero essere intraprese simultaneamente a quelle del primo periodo per rendere possibili quelle del secondo.

Il programma dei lavori deve piuttosto esser tale da permettere ordinatamente l'esecuzione di quelle opere le quali servono di difesa o preparazione alle successive e permettono di rendere più utili le calate esistenti prima ancora di fornire sponde nuove d'approdo.

Determineremo così le opere in gruppi, la di cui esecuzione può essere intrapresa simultaneamente.

Primo gruppo:

a) Costruzione del nuovo Molo al Bisagno;

b) Prolungamento del canale fognatore a levante e costruzione del canale collettore di ponente fino a S. Lazzaro;

c) Accorciamento del Molo Vecchio;

d) Prolungamento del Molo Nuovo.

Secondo gruppo:

a) Prolungamento del P. Assereto;

b) Costruzione della calata esterna al Molo Vecchio e dei pontili alle Grazie;

c) Costruzione della nuova linea di comunicazione fra il Porto e le linee dei Giovi.

Terzo gruppo:

a) Prolungamento del P. Colombo e del P. Caracciolo;

b) Prolungamento ed ampliamento del P. Federico Guglielmo;

c) Colmatura del Mandraccio e costruzione della nuova calata della Marinetta;

d) Costruzione della calata alla Chiappella;

e) Accorciamento del Molo di Giano.

Di mano in mano che queste opere saranno ultimate, si poseranno i necessari binari, le gru, gavitelli, ecc., preventivate e si costruiranno le tettoie ed i magazzini privati.

Le opere del primo gruppo richiederanno almeno anni 4 per essere ultimate ed una spesa di L. 13,000,000; quelle del secondo gruppo, anni 5 ed una spesa di L. 18,000,000; quelle del terzo gruppo, anni 3 ed una spesa di lire 15,000,000.

Il bacino del Faro nel quale il sig. Giaccone ed il Municipio vorrebbero fin d'ora eseguire gli ampliamenti occorrenti al porto, servirà di utile riserva per l'avvenire, essendo quasi indubitato che, dopo aver utilizzato il bacino attuale, non vi sarà altra soluzione possibile se il Porto, come ci auguriamo abbia a succedere, avrà bisogno di altri ampliamenti. Se l'incremento del traffico sarà continuo come fu previsto, e se i fondi destinati agli impianti eccederanno il bisogno e le tasse supereranno la somma annua necessaria al pagamento delle opere progettate, è certo che sarà provvedimento assai opportuno quello di cominciare la costruzione del Molo foraneo e della diga provvisoria a ponente, affinchè il bacino del Faro sia pronto prima ancora che si senta il bisogno di nuove calate.

XXIII. — **Conclusioni.** — Dalle particolareggiate dimostrazioni che hanno formato oggetto della presente Relazione, chiaramente appare che per assicurare al Porto di Genova i sufficienti mezzi per far fronte al traffico di tonn. 6,365,000 fra arrivi e partenze che è preveduto doversi avverare nel 1913, occorre sviluppare le banchine in misura maggiore di quella preveduta dai tre progetti presentati all'esame dalla Commissione. Dalle medesime considerazioni svolte appare pure evidentemente che i progetti stessi non permettono, senza esser completamente rimaneggiati, di venir ampliati per modo da poter soddisfare a tale condizione essenziale. Parimenti furono svolti e dimostrati gl'incovenienti che le disposizioni proposte dai signori Progettisti presenterebbero, sia per le condizioni di poca tranquillità delle acque interne del Porto, che per le difficili e pericolose manovre alle quali sarebbero costrette le navi per entrare nei vari bacini ed accostarsi alle calate. Queste varie insufficienze, unite al costo elevato d'ogni unità utile di calate che si verrebbe coi medesimi ad acquistare, ed alla durata non breve dei lavori preparatori che dovrebbero precedere l'esecuzione di quella parte delle opere utilizzabili dal commercio, consigliarono la Sotto-Commissione a studiare la questione completamente a nuovo, facendo astrazione dalle proposte di lavori presentate.

La conclusione di questi studi che, partendo da diversi punti di vista, i vari membri della Sotto-Commissione giunsero a formulare, è compendiata nel progetto che essi hanno tracciato e paragonato colle altre soluzioni proposte.

Con una somma di danaro relativamente limitata (lire 46,000,000) il progetto della Sotto-Commissione può essere portato a compimento in tempo relativamente breve (12 anni). Fin dall'inizio dei lavori si apporterà alle acque interne del Porto tale tranquillità da rendere utilizzabili continuamente parte di quelle calate ora inoperose per tutto o per porzione dell'anno a causa dell'agitazione delle onde, od in altri termini coll'avanzarsi del Molo del Bisagno si otterrà un aumento nella potenzialità del Porto.

Il progetto stesso offre infine il modo di dotare il Porto di quello sviluppo di banchine, di aree di deposito, di magazzini e di spazi per concessioni a Compagnie di navigazione quali sono necessari per soddisfare i bisogni del traffico crescente ogni giorno ed alle domande che vari Relatori alla Commisione hanno presentato.

La Sotto-Commissione spera che il progetto da essa studiato sarà riconosciuto esente dagli inconvenienti che renderebbero difficile ed anche pericolosa la navigazione quando il Porto fosse trasformato come taluno dei Progettisti propose.

La Sotto-Commissione confida pure che il problema ferroviario si possa dire risolto nel modo più completo. Le calate vennero tracciate in modo da potersi prestare agli allacciamenti ferroviari, e le parti del Porto nelle quali si svolge la maggior parte del commercio di transito, vennero collegate a mezzo di una nuova linea indipendente da Sampierdarena coi valichi dei Giovi, svincolando così il servizio delle calate dagli incagli che le ristrettezze di Sampierdarena oppongono al libero svolgersi della circolazione.

I binari posati sulle calate, senza raggiungere un esteso sviluppo, sono però in numero e lunghezza tale da poter servire ai bisogni ai quali si prevede di dover far fronte: e ad ogni modo la loro disposizione ed i loro collegamenti sono quali meglio convengono ad una completa utilizzazione.

La Sotto-Commissione si lusinga di avere risolto il problema, che le fu affidato, nel modo tecnicamente migliore sia dal lato nautico che da quelli dell'ingegneria marittima e ferroviaria, come è pure persuasa di avere concretata la realizzazione di tutti i desideri degli interessati incontrando la minore spesa possibile.

La Sotto-Commissione, rassegnando il mandato ricevuto, non può a meno d'insistere nuovamente, come già fece nella Relazione, sulla necessità nella quale il Governo si trova di provvedere anche alle stazioni interne che ricevono merce dal Porto, alle quali difettano i mezzi di scarico, ed all'aumento della dotazione del materiale rotabile ferroviario simultaneamente e progressivamente al procedere dei lavori d'ampliamento del Porto, se non si vuol correre il pericolo che, aumentata la potenzialità di quest'ultimo, la Ferrovia si trovi negli imbarazzi per soddisfare alle esigenze del commercio, e lo sviluppo di questo, anzichè essere aiutato, venga invece incagliato.

ALLEGATO *E*. — PREVENTIVO DELLA SPESA OCCORRENTE ALL'ESECUZIONE DEI LAVORI PROPOSTI COL PROGETTO DELLA SOTTO-COMMISSIONE.

Spostamento del muraglione al Molo Galliera	L.	357,000
Prolungamento del Molo Nuovo	»	3,100,000
Demolizione del P. Paleocapa	»	115,000
Demolizione del P. Sapri e costruzione del nuovo tratto di calata di riva	»	160,000
Prolungamento del P. Caracciolo . . .	»	5,900,000
Prolungamento del P. Assereto	»	4,180,000

N. 3 tettoie sul P. Assereto	L.	620,000
Androne e cavalcavia pel servizio della cava Chiappella	»	200,000
Prolungamento del P. Colombo	»	1,710,000
Demolizione e ricostruzione di due tettoie con piano caricatore e pavimentazione relativa al Ponte Colombo	»	170,000
Costruzione di due magazzini a due piani al ponte Colombo	»	1,060,000
Tettoia sulla calata dei magazzini generali	»	95,000
Tettoia sulla calata degli Zingari	»	123,000
Prolungamento del P. Federico Guglielmo	»	1,420,000
N. 6 magazzini a due piani con strada alzaia	»	1,210,000
Passerella carreggiabile fra il P. Federico Guglielmo e P. Principe	»	270,000
Colmatura del Mandraccio e calata Marinetta	»	808,000
Demolizione e ricostruzione della tettoia del P. Federico Guglielmo sull'area del Mandraccio, ad uso di Mercato dei pesci	»	22,000
Demolizione di parte del Molo Vecchio e costruzione della sponda relativa	»	1,812,000
Ricostruzione sul Molo Vecchio della tettoia da demolirsi al P. Caracciolo	»	68,000
Calate e N. 5 ponti alla Malapaga . . .	»	4,600,000
Nuovo Molo del Bisagno	»	4,210,000
Accorciamento e completamento del Molo Giano	»	180,000
Calata della Chiappella	»	200,000
Totale delle opere marittime	L.	32,620,000
N. 100 nuove boe ed ormeggi relativi . .	L.	250,000
N. 80 gru idrauliche	»	800,000
Condotte idrauliche ed accumulatori . .	»	260,000
Spostamento delle attuali condotte . . .	»	50,000
Materiali di ricambio	»	25,000
Nuova pomba a vapore e caldaie	»	130,000
Illuminazione delle calate e ponti . . .	»	240,000
Latrine e lavatoi	»	20,000
Strade carraie e pavimentazioni	»	50,000
Collettore di ponente	»	250,000
Galleria per lo sbocco del collettore di levante	»	400,000
Fari e fanali	»	150,000
Accessori vari	»	175,000
Totale opere accessorie	L.	2,800,000
Linea d'allacciamento dal Porto a Rivarolo (a doppio binario e senza armamento) . .	L.	4,500,000
Allacciamento da Rivarolo alla Succursale (a doppio binario e senza armamento) . .	»	2,300,000
Allacciamento da Rivarolo alla linea di Busalla (a semplice binario e senza armamento)	»	580,000
Totale linee nuove d'accesso al Porto	L.	7,380,000
Armamento sulle calate (ml. 31,500 di nuovo binario, compresa la ghiaia, spostamento dei binari attuali, 3000 ml binario per le gru, 70 piattaforme, 80 scambi semplici, 8 scambi inglesi, 20 bilancie, 2000 ml. cancellata per separazione doganale)	L.	2,500,000
Armamento per le nuove linee d'accesso (ml. 10,000 con scambi intersezioni e ghiaia).	»	450,000
Segnali ed apparecchi di manovra con relative cabine	»	130,000
Totale spese d'armamento	L.	3,080 000
Stazioni ferroviarie ed uffici doganali alle radici del Molo Nuovo, P. Caracciolo, P. Assereto e P. Colombo	L.	120,000

Riassunto della spesa.

Opere portuali	L.	32,620,000
Opere accessorie	»	2,800,000
Linee d'accesso	»	7 380,000
Armamento ed accessori . .	»	3,080,000
Fabbricati ad uso uffici . .	»	120 000
	L.	46,000,000

La Sotto-Commissione:

ZAINY — CROSA — CASSANELLO — OLIVA.

LA RETE CHINESE

Diciasette anni or sono, la sola strada ferrata esistente in tutta l'immensa estensione dell'impero chinese era la linea riunente le miniere di carboni di Kaiping a Tien-Tsin. Questa linea del resto non conosceva altra trazione che quella a braccia d'uomini: i carri carichi di carbone erano spinti da uomini che guadagnavano mezza lira al giorno per un lavoro di 12 ore. È ad un inglese, il signor Kinder, che spetta l'onore d'aver fatto ammettere non senza difficoltà, la trazione colla locomotiva. Fu questo il principio delle ferrovie in China, e la linea in questione va oggidì da Tien-Tsin fino a Shan-Haï-Kuan, della lunghezza di 280 chilometri e toccante quasi il golfo del Petchili, presso la foce del Pei-ho. I dettagli che seguono, relativi alla costruzione ed all'esercizio di questa linea, sono tolti da un rapporto del console degli Stati Uniti a Tien-Tsin, Sheridan P. Read.

La linea è stata costrutta secondo le idee inglesi, a scartamento normale; le traverse in legno provengono dal Giappone e da Vladivostock; le rotaie, in acciaio, tipo Sandberg, sono state fornite dall'Inghilterra. Le opere d'arte sono molto numerose; il ponte di Lau-ho costituisce un'opera notevolissima; esso non ha meno di 650 metri di lunghezza con, al centro, cinque archi di 60 metri di portata. Le locomotive sono inglesi, ma le vetture sono fabbricate dalla Compagnia. I salari sono derisori: manovre, 20 franchi al mese; fuochisti, 25 a 30 franchi; macchinisti, 70 a 225 franchi.

I treni sono misti: viaggiatori e merci. Da Thien-Tsin a Longku (a 43 chilometri da Tien-Tsin, sul Pei-ho) vi sono quattro treni al giorno nei due sensi; ma tra Tongku e Shan-Hai Kuan, non c'è più che un solo treno al giorno. Sono treni leggeri, la cui velocità non supera i 24 chilometri all'ora. Gli abitanti sono poverissimi, e soltanto delle tariffe minime può invogliarli a viaggiare; così i prodotti coprono appena le spese d'esercizio. Per dare un'idea della situazione economica del paese, basta ricordare che più di 50,000 abitanti sono morti di privazioni in questa regione in marzo ed in aprile dell'anno scorso.

Questa situazione non è guari incoraggiante, eppure i competitori per la costruzione di nuove linee sono molti ed accaniti. Sono in corso gli studi per prolungare la linea da Tien-Tsin a Shan Hai-Kuan fino a Kirin, nel cuore della Manciuria, ed i Russi cercano di allacciare le loro strade a questo prolungamento, preparando così l'assorbimento della Manciuria, che procurerà alla loro transiberiana un punto terminale meglio situato di Vladivostock, aprendo in pari tempo una linea di penetrazione fino nel cuore dell'Impero Celeste. Essi hanno, del resto, ottenuto digià l'autorizzazione di costruire una diramazione riunente la transiberiana a Port-Artur; attraverso la provincia di Liao-Tung. Al sud, i francesi hanno ottenuto la concessione di una linea di penetrazione. Dal canto loro gli inglesi ed i tedeschi non perdono il loro tempo.

Un ingegnere tedesco studia in questo momento un progetto di linea da Shanghaï a Nankino, e gli inglesi costruiscono la linea da Tien-Tsin a Pekino.

Gli americani seguono la questione con interesse. Un corrisponpente del *Railroad Gazette* dà i dettagli su questa linea che provvisoriamente si fermerà a Loukou, a quattro chilometri da Pekino in un punto ove essa deve raccordarsi con un'altra linea che traverserebbe il fiume Giallo e raggiungerebbe Hankow. La linea attuale costerà 2 milioni e 1[2 di taels (circa 19 milioni di franchi); essa comporta uno sviluppo di 120 chilometri di cui 4 chilometri soltanto sono compiuti. Si conta per il primo anno d'esercizio sopra un traffico quotidiano di 2000 viaggiatori e 500 tonnellate di merci. Tutti i vagoni saranno del tipo americano, ma costruiti in China, con freno Westinghouse; l'esercizio sarà regolato col *block-système*. La linea deve più tardi penetrare in Pekino e contornare la capitale chinese come una ferrovia di cintura; ma l'imperatore non ha ancora accordata l'autorizzazione necessaria.

La linea progettata da Loukou verso il sud fino a Hankow sarà costosa. Essa è lasciata completamente all'iniziativa privata e le autorità non interverranno in niente; l'Imperatore si riserva soltanto di ricompensare quelli che l'eseguiranno.

Il Governo è disposto a concedere la linea purchè dei negozianti chinesi offrano una garanzia di 40 milioni di franchi, ma vi sono dei grossi rischi. Del resto nessuna operazione preliminare è stata fatta per la determinazione del tracciato definitivo.

Si parla intanto di un sindacato che se si farebbe formato a Shangai, che avrebbe radunato già 20 milioni e che conta di ottenere il resto dai capitalisti chinesi quando la concessione sarà accordata.

Il *North China Herald* annunzia infine che la costruzione della ferrovia da Shanghai a Soochow sarà costruita da un sindacato cosmopolita diretto da un belga.

INFORMAZIONI PARTICOLARI
DEL *MONITORE*

Ferrovia Bra-Savona.

(*Ricostruzione del viadotto sul torrente Acquabona*).

Il R. Ispettorato Generale, avendo dato parere favorevole alla proposta presentata dalla Società del Mediterraneo, per la ricostruzione del viadotto di Acquabona, analogamente a quanto fu fatto per il ponte-viadotto di S. Bartolomeo della stessa linea, mediante la sostituzione dell'attuale travata in ferro con archi in muratura, verranno quanto prima iniziati i lavori per la deviazione della linea e la costruzione di un ponte provvisorio in legname, utilizzando i materiali che servirono per quello di S. Bartolomeo.

Il nuovo ponte sorgerà a destra della linea, avrà un'altezza di m. 35 circa ed una lunghezza di oltre 200 m., e sarà del tutto simile all'importante opera già costruita per il viadotto S. Bartolomeo.

Per tale lavoro occorrerà un periodo di 140 giorni lavorativi, dopo di che si potrà eseguire la demolizione della travata in ferro, e la costruzione degli archi in muratura.

><

Lavori alle stazioni di Milano.

In seguito ad accordi tra il Regio Ispettorato Generale delle Strade Ferrate e la Direzione Generale per le Ferrovie del Mediterraneo. questa ha provveduto a che nulla sia tralasciato onde i lavori da eseguire nelle stazioni di Milano siano ultimati colla massima sollecitudine, giacchè è principale suo interesse che tutti gli impianti di cui è possibile intraprendere la costruzione, siano pronti per l'epoca dei maggiori trasporti.

In ordine ai lavori suaccennati riceviamo le seguenti informazioni: Sono già iniziati i lavori relativi allo impianto di un fascio di binari provvisorio sull'area alla Magna adiacente al magazzino del materiale fisso. Si sta per por mano ai lavori di costruzione del piano caricatore di trasbordo a Porta Garibaldi. I lavori relativi all'ampliamento del servizio merci a Porta Ticinese e quelli per il prolungamento dei fasci di smistamento a Porta Sempione, saranno in breve intrapresi e certo ultimati prima dell'autunno. I lavori per l'impianto a Porta Romana di un servizio merci a piccola velocità, limitatamente ai carri completi ed alle ultime categorie di merci, saranno ultimati entro giugno p. v. Per i rimanenti lavori da eseguirsi d'urgenza nelle dette stazioni sono in avanzato corso di compilazione i relativi progetti.

><

Ampliamento e sistemazione delle Officine dei Granili a Napoli.

La Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha sottoposto alla superiore approvazione, la concreta proposta relativa all'ampliamento ed alla sistemazione delle Officine dei Granili. La spesa occorrente per la esecuzione dei lavori considerati in progetto ammonta a L. 290,000 oltre a L. 6,849.05 per fornitura dei materiali metallici di armamento. Il progetto contempla:

1. L'impianto di un nuovo binario di accesso all'officina; 2. La costruzione di una nuova tettoia per montatura e riparazione dei veicoli; 3. Impianto di un carrello trasbordatore a fossa; 4. Sistemazione degli scoli d'acqua; 5. Sistemazione dei reparti, aggiustamento e torneria; 6. Adattamento ad uso magazzini dei locali fiancheggianti il binario di accesso nord alla sala. Aggiustamento; 7. Adattamento per nuova torneria-ruote del locale ora adibito ai calderai, lungo la vecchia officina, montatura veicoli, dal lato occidentale; 8. Impianto di alcuni nuovi tratti di binario, spostamento dei binari esistenti e lavori accessori diversi; 9. Espropriazione della fabbrica di fiammiferi in corrispondenza dell'accesso ai magazzini legnami delle officine, da utilizzarsi per deposito dei materiali infiammabili.

Alla esecuzione dei lavori si propone di provvedere: Mediante gara a licitazione privata, per la costruzione della nuova tettoia veicoli, delle fosse di visita e di montaggio nell'ambito della tettoia stessa, della fossa per il nuovo carrello trasbordatore nel piazzale; ed infine per la demolizione e ricostruzione del muro di chiusura in dipendenza del nuovo binario d'accesso; mediante piccoli cottimi ed in economia per tutti gli altri lavori. Ai lavori di armamento si provvederà in economia. Si domanda che l'approvazione del progetto possa valere anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le espropriazioni.

><

Ferrovie del Mediterraneo.

(*Modificazioni d'orario*).

La Direzione Generale per le Strade Ferrate del Mediterraneo ha rassegnato al Ministero dei Lavori Pubblici il progetto delle modificazioni d'orario per la prossima stagione estiva sulle linee intorno a Roma, Napoli-Brindisi, Napoli-Gragnano e Codola-Nocera. La prefata Direzione ha all'uopo presi accordi cogli enti interessati. Il progetto proposto è simile all'orario dello scorso anno, salvo qualche variante per la linea da Roma a Nettuno, sulla quale verrà attuato un treno in più ogni lunedì in partenza da Nettuno alle 7.50 per Cecchina, in coincidenza col 952 per Roma. Sulla linea Roma-Albano poi si renderebbe festivo il treno in partenza da Roma alle 12.25 in luogo di quello delle 15.20.

><

Progetto di lavori alla stazione di Biella.

La Società concessionaria della ferrovia da Santhià a Biella ha sottoposto alla approvazione governativa il progetto dei lavori occorrenti per la costruzione di una tenda metallica da mettersi in opera in corrispondenza del fabbricato dei viaggiatori ed ai marciapiedi della stazione di Biella.

><

Ampliamento della stazione di Marsala.

La Società esercente della ferrovia Palermo-Marsala-Trapani ha presentato alla approvazione governativa un

progetto dei lavori occorrenti per l'ampliamento del fabbricato viaggiatori della stazione di Marsala, di cui venne riconosciuta la opportunità per il crescente traffico sperimentatosi in quella stazione, specie dei viaggiatori.

><

Gli ex-impiegati straordinari governativi e le nuove concessioni di tramvie.

Siamo informati che S. E. il Ministro dei Lavori Pubblici ha disposto che d'ora innanzi, nell'autorizzare l'impianto di nuove tramvie, si faccia obbligo ai concessionari di assumere in servizio ex-impiegati straordinari governativi negli stessi termini stabiliti per le concessioni di nuove ferrovie economiche.

><

Ferrovie del Mediterraneo.

(Acquisto di 24 locomotive).

Secondo il programma presentato dalla Società delle Ferrovie del Mediterraneo al Ministero dei Lavori Pubblici per il quarto rinnovamento del materiale rotabile per l'esercizio 1895-96, da noi pubblicato fino dal 1° febbraio u. s., è stata approvata la proposta per l'acquisto di 24 locomotive coi loro tender, delle quali N. 16 ad otto ruote accoppiate, munite del freno continuo ad aria compressa, sistema Westinghouse, e del freno automatico moderabile Henry; e N. 8 Compound a 6 ruote accoppiate munite del solo freno Westinghouse.

La spesa prevista è di L. 2,120,000.

(Gara aggiudicata).

Il giorno 25 del mese di aprile p. p. in Milano, presso la Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo ebbe luogo la gara a licitazione privata per l'appalto dei lavori di costruzione del piano caricatore di trasbordo allo scalo merci di Porta Garibaldi a Milano, dello importo presunto di L. 54,000. Alla gara vennero invitate N. 10 Ditte, delle quali presentarono offerta di ribasso N. 8, rimanendo aggiudicataria provvisoria la Ditta Rossi Giuseppe, col ribasso del 18 0[0 sui prezzi di tariffa.

(Progetti, preventivi, ecc. presentati all'approvazione governativa).

La Direzione Generale per le Strade Ferrate del Mediterraneo ha sottoposto alla approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici:

1. Il progetto dei lavori di completamento della scogliera di difesa del muro di sostegno della *ferrovia a cavalli Sampierdarena-San Benigno,* fra le progressive 1816.30 e 2.022.30. La spesa all'uopo preventivata ascende a L. 5380;

2. La proposta per la costruzione di selciato attorno al Casello N. 51 della linea da *Cuneo a Ventimiglia,* con annesso preventivo di spesa di L. 180;

3. La proposta di provvedimenti intesi ad impedire la caduta sulla ferrovia di massi pericolanti al chilometro 31.231, della linea *Reggio-Castrocucco,* fra le stazioni di Favazzina e di Bagnara. La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 12,000 ed alla esecuzione dei lavori si provvederà mediante piccoli cottimi in economia.

4. La proposta riflettente l'applicazione di cassette speciali con disco fanale girevole in n. 4 scambi della stazione di Catanzaro-Marina, nella linea da *Taranto a Reggio.* La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 375;

5. Il progetto dei lavori occorrenti per la riduzione della sala d'aspetto, per ricavarne un locale ad uso alloggio per un impiegato, nei fabbricati viaggiatori delle stazioni di Sant'Andrea e di Santa Caterina Jonio della linea *Taranto-Reggio.* Spesa preventivata L. 230;

6. La proposta dei lavori occorrenti per provvedere al trasporto dei manubri dei dischi di protezione della stazione di *Noli* presso la Baracca viaggiatori. Spesa occorrente L. 240;

7. La proposta relativa ai lavori da eseguirsi per il consolidamento e la sistemazione delle scarpate delle trincee di approccio all'imbocco verso Castagnole della galleria omonima, sulla linea *Castagnole-Asti.* La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 8000 ed all'esecuzione dei lavori si propone di provvedere mediante appalto a licitazione privata.

><

Ferrovie dell'Adriatico.

(Gare aggiudicate).

Il giorno 25 aprile p. p. in Ancona, presso la Direzione dei lavori per Strade Ferrate Meridionali, ebbero luogo le seguenti gare a licitazione privata:

1. Gara per la aggiudicazione dei lavori relativi al consolidamento della ferrovia dalle corrosioni del fiume Piave, lungo la linea da Treviso a Belluno, del presunto importo di L. 23,000. Fra n. 19 Ditte invitate alla gara, n. 15 hanno presentata offerta di ribasso, ed i lavori sono stati provvisoriamente aggiudicati alla Ditta Baratto Mansueto col ribasso del 25.06 per cento sui prezzi di tariffa;

2. Gara per l'aggiudicazione dei lavori relativi al consolidamento di trincee, lungo la linea da Lecco a Como, del presunto importo di L. 19,000. Alla gara vennero invitate n. 16 Ditte, delle quali hanno presentato offerta di ribasso n. 7, rimanendo aggiudicatoria provvisoria la Ditta Gelpi Antonio col ribasso del 25 per cento sui prezzi di tariffa.

(Progetti, preventivi, ecc., presentati all'approvazione governativa).

La Direzione Generale per le Strade Ferrate Meridionali ha sottoposto alla approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici:

1. La proposta dei lavori occorrenti per spostare la colonna idraulica della stazione di Ronta (linea *Faenza-Firenze*) verso Firenze, con annesso preventivo di spesa di L. 680;

2. La proposta di lavori di sistemazione e di consolidamento della ferrovia da *Roma a Solmona,* fra i chilometri 33.453, 34.230. La spesa all'uopo occorrente è preventivata in L. 35,700 ed alla esecuzione delle opere si propone di provvedere mediante appalto a licitazione privata;

3. La proposta per l'impianto di sagome di carico nelle stazioni di Terno, Calusco e Macherio, della linea *Ponte San Pietro-Seregno.* Spesa occorrente L. 291;

4. Proposta dei lavori occorrenti per ricambiare l'attuale stadera a ponte della stazione di Sieci con quella esistente alla stazione di Spello;

5. Proposta dei lavori occorrenti per provvedere al consolidamento della scarpa a monte della trincea al chilometro 28.113 dal bivio Reno, della linea *Bologna-Pistoia.* La spesa all'uopo preventivata ammonta a lire 9370, ed alla esecuzione delle opere si propone di provvedere mediante gara a licitazione privata. L'approvazione del progetto dovrebbe valere anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le espropriazioni;

6. La proposta dei lavori occorrenti per sistemare le scarpe in roccia calcare sgretolata, mediante rivestimento parziale in muratura e per la ricostruzione di alcuni tratti dei muretti a secco di chiusura delle trincee comprese fra i chilometri 7.850-8.300; 9.200-9.990; 11.050-14.400 della linea *Zollino-Gallipoli.* La spesa all'uopo

preventivata ammonta a L. 4100, ed alla esecuzione dei lavori si provvederà mediante trattativa privata;

7. La proposta dei lavori occorrenti per provvedere al prolungamento del muro di sostegno del rilevato ferroviario fra i chilometri 62.917.70 e 63.129.50 dal bivio Reno della linea *Bologna-Pistoia*, con annesso preventivo di spesa di L. 2100.

><

Ferrovia della Sicilia.

(*Progetti, preventivi, ecc., presentati all'approvazione governativa*).

La Direzione Generale per le Strade Ferrate della Sicilia ha presentato alla superiore approvazione il progetto dei lavori occorrenti per il consolidamento del rilevato della Madonnetta, al chilometro 138.402.86, da Palermo, della linea *Caldare-Licata*, fra le stazioni di Rocalmuto e di Castrofilippo, allo scopo di arrestare il movimento di depressione e di traslazione che si verifica sul rilevato predetto e che si manifestò fino dall'epoca della apertura all'esercizio della linea. La spesa preventivata per la esecuzione dei lavori di progetto ammonta a L. 70,300 e vi si provvederà mediante appalto a trattativa privata. L'approvazione del progetto dovrebbe valere anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le espropriazioni occorrenti.

La predetta Direzione Generale ha anche presentato all'approvazione governativa:

a) La proposta dei lavori occorrenti per riparare i danni causati dal terremoto del 16 novembre 1894 nel tronco da Messina a Capo d'Orlando, lungo la ferrovia da *Messina a Catania*, con annesso preventivo di spesa di L. 2970;

b) La proposta per l'impianto di una stradella laterale, verso monte della ferrovia in comunicazione col passaggio a livello al chilometro 11.974 della linea *Palermo-Porto Empedocle*, per l'accesso alla proprietà del sig. Sciortino Tommaso.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato, si è occupato di una vertenza relativa al sub-riparto del contributo provinciale nella spesa di costruzione della ferrovia Viterbo-Attigliano, ed ha espresso parere che siano da annullarsi, a termine dello articolo 255 della legge comunale e provinciale, due deliberazioni al riguardo prese dalla Giunta provinciale amministrativa di Roma, e che sia da ordinare la trasmissione degli atti alla Giunta stessa per i provvedimenti di sua competenza.

Il Consiglio di Stato, ha manifestato il suo parere:

a) Su di una proposta di transazione di alcune vertenze colla Impresa G. R. De Negri, relativamente alla liquidazione dei lavori di consolidamento del ponte sul Sansobbia, lungo la ferrovia da Genova a Ventimiglia;

b) Su di un atto di transazione concordato colla Impresa Rossi a definizione della vertenza sorta in dipendenza dei lavori di riparazione della galleria Termini d'Arcola sulla linea da Pisa a Genova.

><

Lo stesso Consiglio ha ritenuto che anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le espropriazioni, siano meritevoli della superiore approvazione i progetti seguenti:

1. Progetto presentato dalla Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo relativo alla esecuzione di lavori di sottomurazione del muro di cinta della stazione di Bianconovo lungo la linea ferroviaria da Taranto a Reggio. La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 1070;

2. Progetto presentato dalla predetta Amministrazione delle Strade Ferrate relativo alla sistemazione di quattro ponti a travata metallica sui fossi Giglio, Vacchereccia, San Cipriano e Ponte Rosso, lungo la ferrovia da Chiusi a Firenze. La spesa preventivata per la esecuzione delle opere considerate in progetto, alle quali si provvederà nel modo proposto dalla Società, ammonta in complesso a L. 132,000;

3. Progetto presentato dalla Amministrazione delle Strade Ferrate Meridionali relativo alla esecuzione di lavori di consolidamento della trincea Fontana fra i chilometri 71.641 e 71.775 della ferrovia Faenza-Firenze, con annesso preventivo di spesa di L. 7000.

Il Consiglio di Stato ha emesso il suo parere su di un atto di transazione concordato colla Impresa Rossi Giuseppe, relativo a maggiori compensi da essa domandati in dipendenza dei lavori eseguiti nella galleria dei Cappuccini lungo la ferrovia da Pisa a Genova.

><

Tariffe ferroviarie italiane.

Il Ministero del Tesoro di accordo con quello delle Finanze, ha approvata la proroga per un altro anno a datare dal 1° giugno p. v. dell'esperimento della tariffa eccezionale N. 1003 per il trasporto di vino guasto e di uva peronosporata, destinati alle distillerie nazionali.

—

L'Adriatica ha presentato con parere favorevole al Ministero dei Lavori Pubblici una domanda della Ditta Guazzoni di Milano per ottenere il rinnovamento per un altro anno della concessione pel trasporto di pietrisco da Valmadrera a Mazzianico scaduta col giorno 5 del corrente mese.

—

Trovasi in corso di esame una proposta della Direzione Generale per le Strade Ferrate del Mediterraneo riguardante la proroga, in via di esperimento, per un altro anno della tariffa eccezionale N. 1004, piccola velocità, pei trasporti di vino comune guasto, destinato alla distillazione, la cui validità verrebbe a scadere col 30 giugno p. v.

—

Trovasi in corso di approvazione una proposta presentata dalla Amministrazione per le Strade Ferrate della Sicilia relativa alla istituzione di una tariffa speciale interna N. 31, piccola velocità, riguardante il trasporto dei recipienti vuoti usati in legno per vino comune, e per olio di oliva, di peso fino a 25 chilogrammi per spedizione. La nuova tariffa è divisa in cinque serie, comprendenti ciascuna il peso di 25 chilogrammi, ed arriva fino al peso massimo di 125 chilogrammi.

—

La Mediterranea ha presentato con parere favorevole al Ministero dei Lavori Pubblici una domanda della Ditta Giuseppe Girardi, per ottenere che la nota agevolezza accordata pei trasporti di acetato greggio di calce, dagli scali marittimi di Genova a Maccagno ed a Pino, transito (per Magadino) scaduta col 30 aprile p. p., sia rinnovata alle stesse condizioni per un altro anno, vale a dire fino a tutto aprile 1897.

—

Il Ministero del Tesoro, di accordo con quello delle Finanze, ha dato il proprio benestare:

a) alla rinnovazione della concessione accordata negli scorsi esercizi a favore dello Istituto Bacologico Susanni per i suoi trasporti di bozzoli vivi;

b) Alla riduzione del 10 p. 0[0 sui prezzi della tariffa speciale N. 55, P. V., a favore della Ditta Giuseppe Bruno di Milazzo, a condizione che il quantitativo dei trasporti di bestiame da eseguirsi da Milazzo a Palermo, nel periodo di un anno, non sia inferiore a 100 vagoni;

c) Alla rinnovazione per un altro anno della concessione di cui ha fruito fino a tutto gennaio p. p. la Ditta Guido Stefano per i suoi trasporti di olio di oliva, con l'applicazione dei prezzi ridotti recentemente consentiti ad altre Ditte per trasporti consimili;

d) Alla rinnovazione per un altro anno, a partire dal 1° marzo della concessione di cui godeva la Ditta G. Mascara per i suoi trasporti di olio di oliva, con l'applicazione dei prezzi ridotti suaccennati;

e) Alla proposta di tariffa a favore della Ditta Enrico Braida, per i suoi trasporti di talco e di grafite, dietro vincolo di un determinato traffico minimo annuale;

f) Alla rinnovazione della concessione di cui ha fruito in passato la Ditta Mastro Valerio di Rodi, consistente nella riduzione del 10 0[0 sui prezzi della tariffa N. 50, piccola velocità accelerata, pel trasporto da Manfredonia a Napoli di almeno 40 vagoni di agrumi nel periodo concessionale (1 aprile-31 agosto p. v.); da portarsi tale riduzione al 15 0[0 qualora il quantitativo raggiunga i 60 vagoni.

><

Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, in sue recenti adunanze, ha dato parere favorevole sui seguenti affari ferroviari:

1. Domanda della Società Ferroviaria Circumetnea per attraversare, presso Castiglione, la Nazionale n. 70 con tubatura d'acqua (Catania);
2. Collaudo impresa Lami per ampliamento della stazione di San Zeno Folzano lungo la ferrovia Olmeneta-Brescia;
3. Impianto di un passo a livello della progressiva 345.81 del tronco Orsomarsi-Diamonte sulla ferrovia Eboli-Reggio;
4. Progetto della Commissione nominata per lo studio di provvedimenti per il porto di Genova.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie del Mediterraneo. — *Prodotti dal 1° luglio 1895 al 30 aprile 1896.* — Nella decade dall'11 al 30 aprile scorso i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate della Rete Mediterranea ascesero a L. 3,610,313.95, superando di L. 19,538.98 quelli ottenuti nella corrispondente decade del 1895.

L'insieme dei prodotti dal 1° luglio 1895 al 30 aprile 1896 si ragguaglia a L. 106,240,302.73, presentando un aumento di L. 6,369,883.55 sul periodo corrispondente dell'esercizio precedente.

Ferrovia del Sempione. — Mercoledì scorso, in Berna, si radunò nel palazzo federale la conferenza convocata dal Consiglio federale per discutere intorno alle misure da prendersi per assicurare i sussidi previsti dall'articolo 12, terzo alinea, del Trattato internazionale per il traforo del Sempione. Il Consiglio federale era rappresentato dal presidente della Confederazione Lachenal, che presiedeva la conferenza, e da Zemp, capo del Dipartimento delle ferrovie, ed erano presenti i rappresentanti dei Cantoni di Vaud, Vallese, Ginevra, Neuchâtel, Friborgo e Berna.

Ad eccezione di Neuchâtel, tutti i Governi cantonali (compreso Ginevra) dichiararono che i loro Cantoni erano disposti a mantenere i sussidi promessi alla grande impresa e, ove fosse necessario, anche a rinnovarli. Neuchâtel invece dichiarò che avrebbe eventualmennte accordato un sussidio solo qualora da parte della ferrovia Giura-Sempione gli fossero date certe assicurazioni circa la costruzione della linea diretta Berna-Neuchâtel. I sussidi da prestarsi dai Cantoni sommano in totale a 10 1[2 11 milioni, il sussidio della Confederazione a 4 1[2 milioni, per cui da parte della Svizzera sarebbero assicurati all'impresa 15 milioni.

Il Dipartimento delle ferrovie venne richiesto dalla Conferenza di fare delle proposte per i Cantoni interessati circa le condizioni da annettersi ai sussidi. Fra queste dovrà esser fissato l'importo per il diritto di riversione. Appena ciò sia fatto ed i Cantoni in questione abbiano definitivamente stabilite le loro condizioni per i sussidi, il Consiglio federale convocherà le ulteriori conferenze.

Ferrovia Rezzato-Vobarno. — La *Gazzetta Ufficiale* ha pubblicato il Decreto 2 aprile 1896, che approva la convenzione stipulata il 28 marzo 1896, fra il Ministro dei Lavori Pubblici, per conto dell'Amministrazione dello Stato, ed il signor Angelo Migliavacca, quale Presidente del Consiglio d'amministrazione della Società Anonima all'uopo costituitasi in Milano, per la concessione della costruzione e dell'esercizio di una ferrovia a scartamento normale da Rezzato a Vobarno.

Ferrovia Bari-Locorotondo. — È stato promulgato il R. Decreto col quale viene approvata e resa esecutiva la convenzione stipulata il 22 febbraio 1896 tra i Ministri dei Lavori Pubblici e del Tesoro, per conto dell'Amministrazione dello Stato, ed il signor comm. Francesco Lattanzio, Presidente della Deputazione provinciale di Bari, quale rappresentante della Provincia e dei Comuni interessati, ed i signori Giuseppe Regazzoni e Domenico Mattei, quali rappresentanti in Italia della Società inglese « The Subventioned Railways Corporation Limited », per la concessione alla Provincia di Bari, e per essa alla suddetta Società, della costruzione e dell'esercizio di una ferrovia a scartamento normale da Bari a Locorotondo, con biforcazione fra Capurso e Putignano.

Ferrovia Vigevano-Milano. — Nel giorno 30 aprile scorso si è tenuta l'assemblea generale degli azionisti di questa Società che, come è noto, si è costituita fino dal 1864 per iniziativa privata, senza alcun concorso da parte del Governo.

Dalla Relazione dei Sindaci risulta che l'utile netto dell'esercizio 1895 fu di L. 348,696.57, per cui venne deliberato di distribuire L. 25 per ciascuna delle 13,477 azioni in circolazione.

Nel corrente anno, poi, assecondando un bisogno generalmente sentito, la Società farà eseguire importanti lavori di ampliamento alla stazione di Porta Ticinese.

Procedutosi all'elezione delle cariche sociali, furono eletti a consiglieri: Negri comm. senatore Gaetano e Spreafico ing. cav. Leonida; a sindaci effettivi: Conti rag. Giulio, Venosta cav. Luigi e Sirtori ing. cav. Giuseppe; a sindaci supplenti: Manfredini cav. G. B. e Pavia comm. Emilio.

Ferrovie Nord-Milano. — L'Assemblea degli azionisti deliberò di corrispondere alle azioni ordinarie, per dividendo della gestione 1895, L. 18 per ciascuna azione da nominali L. 500.

Tramvie provinciali di Ferrara. — Il giorno 11 del corrente mese, il Consiglio provinciale di Ferrara terrà seduta per deliberare intorno al progetto presentato dalla Ditta Belloli per la costruzione della linea tramviaria Ferrara-Quartesana-Migliarino-Massafiscaglia-Ostellato-Codigoro.

Sperasi che il Consiglio vorrà una buona volta tradurre in fatto un'opera da tutti reclamata.

Ferrovia elettrica a Genova. — Nella adunanza tenuta giovedì scorso dal Comitato della ferrovia elettrica piazza Principe-Granarolo venne nominata una commissione tecnica, composta degli ing. cav. Gallina, Massa e Crocco, coll'incarico di esaminare e riferire se la spesa d'impianto sta nei limiti del preventivato.

Un'altra Commissione di cinque membri venne nominata poi, per esperire le pratiche legali e finanziarie, necessarie alla costituzione della Società anonima.

Queste due Commissioni dovranno riferire entro quindici giorni; dopo di che si procederà ai primi lavori di costruzione della nuova ferrovia.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie Ungheresi. — *Tramvia elettrica sotterranea a Budapest.* — La tramvia elettrica sotterranea dell'*Avenue* Andrassy sarà prossimamente aperta al traffico. La visita è stata fatta nei giorni scorsi, presente De Voros, segretario di Stato al Ministero del Commercio.

Ecco qualche dato: la linea è lunga m. 3695; il treno inaugurale ha percorso questa distanza in dieci minuti e quaranta secondi, ciò che rappresenta solamente una velocità di 22 chilometri all'ora.

Cionondimeno si annuncia che i treni cammineranno a 40 chilometri all'ora, e si succederanno ad intervalli di un minuto e mezzo, con dodici stazioni. La possibilità di un tale servizio ci pare però assai problematica.

Aggiungiamo che le vetture di 12 metri di lunghezza e di una larghezza di m. 2.20 contengono 28 posti.

La tariffa è uniformemente fissata a 20 centesimi.

Ferrovie Austriache. — *Ferrovie dello Stato.* — Il Consiglio di Amministrazione delle ferrovie austriache dello Stato ha compilato i conti dell'esercizio 1895. Questo si è chiuso con un beneficio netto di fiorini 8,435,791, con diminuzione di fiorini 1,367,555 sui risultati del 1894.

Il Consiglio proporrà all'assemblea generale, che si riunirà il 28 maggio prossimo, di fissare il dividendo a 28 franchi per azione e di riportare a nuovo una somma di fiorini 1,097,222.

Il dividendo del 1895 è dunque di 5 franchi minore di quello del 1894; per contro, il riporto dell'ultimo esercizio si trova aumentato di fiorini 191,410.

Ferrovie Russe. — *Nuove linee.* — Il *Times* ha dal suo corrispondente da Pietroburgo, che la Russia avrebbe presa l'iniziativa di una nuova misura per aprirsi un cammino fino ad Herat prima che questo posto sia in possesso dell'Inghilterra. Ecco, sotto riserva, il suo dispaccio:

« Una ferrovia sarà costrutta al più presto da Mer a Konchk, per una distanza cioè di 200 *verstes*, e tutto il materiale necessario sarà tenuto pronto perchè da questa linea ferrata una linea Decauville possa essere gettata rapidamente sulle 300 *verstes* che separano Konchk da Herat ».

Inutile aggiungere che i lavori di costruzione saranno limitati pel momento ai territori situati dentro la frontiera russa. D'altronde questa informazione, che è certa, sarà verosimilmente contraddetta da sorgente ufficiale.

Rammentiamo che Herat, città del Kkorassan orientale, è attualmente compresa nel regno afgano.

— I giornali russi annunziano l'adozione dalla Commissione speciale dei rappresentanti di tutti i Ministeri di due linee ferroviarie da costruire nel Mezzogiorno:

1. Una linea di 245 *verstes* di lunghezza, che deve riunire le stazioni di Golta, Roudnitza e Roskochewka delle Ferrovie del Sud Ovest;

2. Una linea di 73 *verstes* riunente la stazione di Yourkovka di questa stessa rete alla città Yampol, sul Dniester.

Queste due linee d'accesso, a scartamento ridotto e di costruzione leggera, devono servire specialmente per le grandi raffinerie di zucchero situate in questa regione e facilitare alla popolazione il trasporto del grano alle linee principali delle Ferrovie del Sud-Ovest.

Ferrovie Brasiliane. — Specchio ufficiale delle garanzie accordate dallo Stato Brasiliano alle Società Ferroviarie e delle somme pagate sopra queste garanzie:

1894.

Linee aventi un benefizio superiore alle spese.

		Garanzia totale	Somme pagate
Brasiliano imperiale C. Bahia	Ls.	102,374-14-4	98,261-14-1
Minas e Rio	»	122,025- 2-4	115,832-16 10
Ferrovie Brasiliane	fr.	2,275,000	65,955-18-0
Id. Estensioni	Ls.	48,543-17-4	30.202- 5-3
Alagoas	»	38,854- 0-0	37,993- 8-7
Id. Assemblea branch	»	12,555- 0-0	11,474-10 0
Great Western of Brazil	»	39,375- 0-0	24,300-12 4
Totali	Ls.	427,002-14-0	384,021- 5-1

Linee aventi subite delle perdite.

		Deficit	Somme pagate.
Conde d'Eu	Ls.	14,502-14-7	51,406- 7-6
Brazil Great Southern	»	4,114-15-2	40,500- 0-0
Badia et S. Francisco, Timbo branch	»	9,600- 8-9	17,887-10-0
Sud Ouest Brasiliano	»	1,520-16-4	32,456- 9-7
D. Thereza-Christina	»	19,194-16-0	44,173- 4-4
Rio Grande do Sul	»	28,150- 6-9	106,481- 8-10
Natal e Nova Cruz	»	14,585- 8-11	42,281- 0-0
Totale		Ls.	335,186- 0-3
Totale generale		Ls.	719,207- 5-4

1893.

		Somme pagate
Central Bahia	Ls.	102,374-14- 4
Minas et Rio	»	122,025- 2- 4
Generale delle ferrovie brasiliane	»	90,277-15- 3
Id. id. estensioni	»	56,058-17-10
Alagoas	»	35,854- 0- 0
Id. Assemblea branch	»	12,555- 0- 0
Great-Western of Brazil	»	39,375- 0- 0
Conde d'Eu	»	51,406- 7- 6
Brazil Great Southern	»	40,500- 0- 0
Bahia et San Francisco, Timbo branch	»	17,887-10- 0
Sud-Ouest Brasiliano	»	37,226- 9- 4
D. Thereza Christina	»	44,173- 4- 4
Southern Brazilian Rio Grande do Sul	»	106,481- 8-10
Natal et Nova Cruz	»	43,281- 0- 0
Mogyana	»	29,025- 0- 0
Totale	Ls.	828,501- 9- 9

Ferrovia Ostenda-Pietroburgo. — Un importante miglioramento sarà apportato nelle relazioni internazionali fra la Gran Bretagna, il Nord della Germania e la Russia per la via di Ostenda Colonia-Berlino-Koenigsberg-Eydtkuhnen-Pietroburgo.

A datare dal 9 corrente un treno di lusso, in coincidenza alla partenza da Londra, dalle ore 10.05 del mattino percorrerà una volta per settimana la linea Ostenda e Pietroburgo.

La partenza da Londra avrà luogo il sabato, e l'arrivo a Pietroburgo il lunedì, alle ore 3.50 di sera.

Il viaggio in senso inverso avrà luogo il martedì partendo da Pietroburgo alle 4.55 di sera; da Ostenda il giovedì, alle ore 1.20 di sera con un battello speciale destinato ad assicurare la coincidenza e l'arrivo a Londra lo stesso giorno alle ore 7.30 di sera.

Questo treno che prenderà il nome di *Nord Expres* sarà composto di vagoni *lits* e di un vagone *restaurant-salon.*

Ferrovie degli Stati Uniti. — *Nuova linea New-York-Chicago-San Francisco.* — Il vice-presidente della « Atlantic and Pacific Railway Construction Company », William Dallin, ha presentato al presidente Cleveland un *memorandum*, nel quale è delineato il piano di una ferrovia a doppio binario da New-York a Chicago e da questa città a San Francisco. La distanza New-York-Chicago viene abbreviata di 200 miglia e quella da Chicago a San Francisco di altre 400. Treni viaggiatori potrebbero percorrere il treno New-York-Chicago in 13 ore e quello Chicago-San Francisco in 48 .

Le spese d'impianto sono preventivate da Dallin in 400 milioni di dollari e, secondo il suo piano, dovrebbero essere prelevati dai fondi garantiti dallo Stato, perchè questa ferrovia tornerebbe di grande vantaggio a tutto il territorio dell'Unione.

Notizie Diverse

Il Porto di Roma. — Si è in questi giorni parlato di nuovo del progetto per la costruzione del porto ad Ostia, secondo il disegno dell'egregio conte Cozza. Da una Memoria a stampa si desume come si tratti in realtà di cosa molto seria, per la quale sono già pronti i capitali. Il lavoro è di grande importanza.

L'importo delle opere strettamente necessarie, vale a dire una ferrovia fino a Roma ed il porto, salirebbe a circa 80 milioni. Le opere addizionali, indipendenti dai rapporti col Governo, ma strettamente legate alle funzioni commerciali del porto, e necessarie all'Impresa stessa perchè questo sia fruttifero, ammonterebbero a circa 40 milioni. Si avrebbe quindi un'opera per cui sarebbe importato e speso un capitale di circa 120 milioni.

Si richiede al Governo una contribuzione annua di 1,250,000 lire, per la durata della concessione, cioè per 70 anni; ma la prima di queste annualità non dovrà cominciare a decorrere che quando l'opera sarà interamente compiuta, vale a dire quando i capitalisti avranno già affrontati e vinti tutti i gravissimi pericoli di una così ardita opera marittima e quando l'erario avrà già incassato con i suoi varii mezzi di fiscalità, almeno il 10 0|0 di detta somma.

Questa specie di sovvenzione governativa non rappresenta che l'uno e mezzo per cento sul capitale impiegato di 80 milioni, a titolo d'interesse e non di ammortamento. Di modo che, sia pel tempo necessario al complemento dell'opera, che non sarà certamente minore di otto o dieci anni, sia per la somma già incassata, oneri diretti non verranno all'erario dai suoi impegni che dopo 18 o 20 anni dal momento della concessione, cioè dopo che, anche secondo le più scettiche previsioni, la ricchezza pubblica avrà risentito tanti vantaggi da compensare esuberantemente questa lieve contribuzione. Ed allora, per i vari elementi tributari relativi all'incremento della pubblica ricchezza, lo Stato avrà di tanto aumentate le sue esazioni, da superare molte e molte volte l'impegno che viene fin da ora a contrarre.

Altre condizioni necessarie agli interessi dell'Impresa, ma non gravose allo Stato, nè dannose ai porti limitrofi, nè in tutto strettamente indiscutibili, sono richieste dalla Società. Queste consistono, in massima, nel diritto di franchigia per le merci fuori dogana, come si pratica nei principali scali marittimi nazionali, nei diritti demaniali, ed in una tassa di ancoraggio, la cui misura dovrà essere concertata, e la cui importanza dovrà essere certo mite, perchè la Compagnia ha il maggiore interesse a facilitare il movimento del traffico.

A fronte di queste richieste, il Governo è esonerato per tutta la durata della concessione dalla manutenzione dei Moli e di tutte le altre opere, dall'illuminazione del Faro e delle Lanterne, e da tutti i servizi portuari.

Dopo 70 anni tutta l'opera diventa di libera ed assoluta proprietà dello Stato.

Il ponte sulla Trebbia. — L'on. Perazzi ha richiesto al Parlamento un credito di L. 160,000 da inscriversi nella parte straordinaria del bilancio del Ministero dei Lavori Pubblici per l'esercizio 1896-97, per i lavori di costruzione del ponte detto di San Martino, sul fiume Trebbia, nella strada nazionale n. 36, Genova-Piacenza.

Lavori portuali. — *La stazione marittima di Venezia.* — Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha approvato, secondo i voti di una speciale Commissione, un piano di massima per l'ampliamento della stazione marittima di Venezia, con la presunta spesa di circa 2,700,000 lire. I progetti esecutivi delle diverse opere saranno sollecitamente compilati; e per dare maggiore impulso ai lavori si è recentemente presentata una nota di variazione al bilancio per raddoppiare lo stanziamento di L. 150,000 proposto per l'esercizio finanziario 1896-97.

— *Il porto di Palermo.* — Essendo andate deserte le aste per la costruzione di banchine con la preventiva spesa di L. 500,000, si sta compilando un nuovo progetto che comprenderà diverse opere dell'importo di oltre 2 milioni, secondo la convenzione intervenuta col municipio di Palermo che, per sollecitare l'esecuzione dei lavori s'impegnò di anticipare i fondi. Il nuovo appalto non tarderà quindi molto ad essere bandito.

— *Il porto di Pesaro.* — Fra pochi giorni saranno indetti i pubblici incanti per l'appalto di lavori nel porto di Pesaro, con la presunta spesa di L. 263,000.

— *Il porto di Brindisi.* — Nel giugno saranno bandite le aste per l'appalto di opere di escavazione straordinaria nel porto di Brindisi. La spesa preventivata è di circa un milione.

— *Il porto di Spezia.* — In questo mese si riunirà una speciale Commissione per dar parere sopra un piano di massima per l'esecuzione di opere complementari nel porto di Spezia, con la presunta spesa di L. 600,000.

Esposizione di materiale ferroviario in Russia. — Negli ultimi giorni del mese corrente si terrà a Nischny Nowgorod, nella Russia europea, in occasione della consueta fiera, una esposizione nazionale di prodotti russi, alla quale sarà annessa una sezione internazionale per l'esposizione di modelli di strade ferrate per le industrie e di campioni di materiale rotabile e di oggetti accessori relativi sia all'impianto delle strade ferrate, sia all'esercizio di esse. Tutti gli oggetti dovranno essere rimessi al Comitato prima del 17 maggio corrente.

Il commercio dell'Austria-Ungheria. — Il valore degli scambi commerciali dell'Austria-Ungheria coll'estero, nello scorso mese di marzo, si è ragguagliato a 69,100,000 fiorini alle importazioni e 67,900,000 alle esportazioni; quindi queste ultime sono state superate di fiorini 1,200,000 dalle importazioni, mentre nel marzo 1895 avvenne tutto il contrario, cioè le esportazioni superarono di fiorini 3,200,000 le importazioni.

Nell'insieme degli scambi, per il primo trimestre 1896 le importazioni superano le esportazioni di 12,300,000 fiorini; nel corrispondente periodo del 1895 la eccedenza delle importazioni fu di soli 5,700,000 fiorini.

All'importazione vi è stato aumento nelle materie prime e in quelle di prima lavorazione. All'esportazione vi è invece un notevole aumento negli oggetti fabbricati.

L'ampliamento di Nuova York. — La legislatura dello Stato di Nuova York ha approvato il progetto di legge, in forza del quale Brookling, Long Island e altri centri saranno uniti a Nuova York, la cui popolazione salirà a più di tre milioni di abitanti. È un vecchio progetto ripreso con maggiore energia, dopo che l'ultimo censimento dimostrò che Chicago, la nuova rivale, tocca i due milioni di abitanti.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Segniamo con un asterisco * le notizie di cui diamo maggiori ragguagli nelle **Informazioni Particolari**, ove sono pubblicate eziandio le *Deliberazioni del Consiglio di Stato* e le *Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.*

1. — Progetti e preventivi di spese presentati per l'approvazione al R. Ispettorato Generale.

Rete Adriatica. — L. 35,700 * proposta di lavori di sistemazione e consolidamento lungo la linea Roma-Solmona;

L. 9370 * proposta per consolidamento di trincea sulla linea Bologna-Pistoia;

L. 4100 * proposta per sistemazione di trincee sulla linea Zollino-Gallipoli;

L. 2100 * proposta per prolungamento di muro di sostegno sulla Bologna-Pistoia;

L. 680 * proposta per spostamento di colonna idraulica in stazione di Ronta, linea Faenza-Firenze;

L. 291 * proposta per impianto di sagome in tre stazioni della linea Ponte San Pietro-Seregno;

Proposte * diverse.

Rete Mediterranea. — L. 290,000 * per ampliamento e sistemazione delle Officine dei Granili in Napoli, oltre a L. 6849.05 per materiale metallico d'armamento;

L. 12,000 * proposta di lavori per impedire la caduta di massi pericolanti sulla linea Reggio-Castrocucco;

L. 8000 * proposta per consolidamento e sistemazione di scarpate sulla linea Castagnole-Asti;

L. 5480 * progetto per completamento di scogliera sulla ferrovia a cavalli Sampierdarena-San Benigno;

L. 375 * proposta per applicazione di dischi-fanali sulla linea Taranto-Reggio;

L. 240 * proposta per trasporto dei manubrii di dischi di protezione in stazione di Noli;

L. 230 * proposta per riduzione della sala d'aspetto di due stazioni sulla linea Taranto-Reggio;

L. 180 * proposta per selciato ad un casello sulla linea Cuneo-Ventimiglia.

Rete Sicula. — L. 70 300 * proposta di lavori pel consolidamento del rilevato della Madonnetta, sulla linea Caldare-Licata;

L. 2970 * per lavori di riparazione sulla linea Messina-Catania;

Proposte * diverse.

Strada ferrata Santhià-Biella. — Progetto * di lavori alla stazione di Biella.

Ferrovia Palermo-Marsala-Trapani. — Progetto * di lavori per ampliamento fabbricato viaggiatori della stazione di Marsala.

3. — Gare aperte.

Rete Mediterranea. — Per la costruzione e montatura in opera di una tettoia metallica nelle Officine di Pietrarsa. Importo lire 110.000. Tempo utile per la presentazione delle offerte fino al 18 maggio corr., ore 10.30.

4. — Gare aggiudicate.

Rete Adriatica. — Vennero aggiudicati *provvisoriamente* le seguenti gare * :

Alla Ditta Baratto Manfredo i lavori di consolidamento della ferrovia dalle corrosioni del Piave, col ribasso del 25.06 0|0 sui prezzi di tariffa;

Alla Ditta Gelpi Antonio i lavori di consolidamento di trincee lungo la linea da Lecco a Como, col ribasso del 25 0|0.

Rete Mediterranea. — Alla Ditta Rossi Giuseppe venne aggiudicato *provvisoriamente* l'appalto * per costruzione del piano caricatore di trasbordo allo scalo merci di Porta Garibaldi a Milano, col ribasso del 18 0|0 sui prezzi di tariffa.

Alla Ditta Spinelli Giuseppe, di Reggio Calabria, venne aggiudicato *definitivamente* l'appalto dei lavori di sovralzamento del muro di guardia al Molaro, fra le stazioni di Saline e Lazzaro, col ribasso del 20 0|0 sui prezzi di tariffa.

5. — Contratti stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Mediterranea (Seduta del Comitato d'Amministrazione, 8 maggio). — Colla Ditta ing. E. Breda e C. di Milano per fornitura di 18 carrozze di 3ª classe ordinarie per viaggiatori, a 2 assi ed a 5 compartimenti con freno Westinghouse, segnalamento d'allarme ed illuminazione ad olio;

Colla Ditta stessa per fornitura di 13 carrozze di 3ª classe a 2 assi con compartimenti viaggiatori ed una ritirata, munite di freno a vite, di freno continuo Westinghouse, di segnalamento d'allarme ad aria compressa e di riscaldamento a vapore;

Colla Ditta Miani Silvestri e C. di Milano per fornitura di 50 carri coperti a 2 assi pel trasporto merci della portata di 12 tonn. muniti del freno continuo ad aria compressa Westinghouse, del freno moderabile Henry e provvisti di condotta pel riscaldamento a vapore;

Colla Société Anonyme John Cockerill di Seraing per fornitura di 342 paia di ruote a disco pieno con assi e cerchioni in acciaio Martin-Siemens;

Colla Ditta fratelli Diatto di Torino per fornitura di 49 carri scoperti a 2 assi per trasporto merci della portata di 16 tonn.;

Colla Ditta Giuseppe Poccardi e C. di Torino per fornitura di Cg. 4124 circa di pezzi in bronzo per locomotive;

Colla Ditta fratelli Rey di Torino per fornitura di ml. 3000 di stoffa di lana color avana per tendine di carrozze;

Colla Ditta Filippo Tassara e figli di Voltri per fornitura di 404 molle di sospensione a balestra per carri, in acciaio fuso al crogiuolo.

II. — Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Municipio di Roma (16 maggio, ore 12, unico e definitivo). — Appalto per la costruzione del nuovo selciato in via del Tritone nel tratto compreso fra la piazza Colonna e la via del Nazareno. Importo L. 18000. Cauz. L. 900.

Genio militare di Milano (18 maggio, ore 10, unico e definitivo). — Appalto dei lavori di costruzione di magazzini da munizioni per il presidio di Milano in territorio di Novate Milanese. Importo L. 100,000. Cauz. L. 10,000.

Municipio di Civitavecchia (20 maggio, ore 11, unico e definitivo). Appalto dei lavori occorrenti a rinnovare un tratto di selciato in calce sul viale Garibaldi. Importo L. 18,828.62. Cauz. L. 1000.

Municipio di Roma (21 maggio, ore 12, unico e definitivo). Appalto dei lavori di costruzione di una fogna nel quartiere ai Prati di Castello in via Triboniana fino alla via Crescenzio. Importo L. 27,00. Cauz. L. 2000.

Municipio di Valledolmo (24 maggio, ore 10, 1ª asta) Appalto dei lavori di consolidamento della frana a valle dell'abitato. Importo L. 41,440.12. Cauz. provv. L. 2000. — Fatali a stabilirsi.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Sondrio (1° giugno, ore 10, unico e definitivo). Appalto dei lavori occorrenti alla costruzione di un ponte in muratura sull'Adda di otto luci di metri 12 ognuna e relativi accessi stradali presso l'abitato di Mazzo, (metri 570). Importo L. 263,350. Cauz. provv. L. 15,000.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Genova (26 maggio, ore 10, 1ª asta). Appalto dei lavori per la manutenzione sessennale dei moli e delle scogliere del Porto di Savona e sue adiacenze e dell'approdo alla cava di Bergeggio. Importo L. 183,157.20. Cauz. provv. L. 10,000.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Salerno (27 maggio, ore 10, 1ª asta). Appalto dei lavori per la manutenzione sessennale delle opere d'arte e dei moli di difesa del Porto di Salerno. Importo L. 103,754.52. Cauz. provv. L. 6000.

APPALTI ALL'ESTERO.

Rumania. — *Municipio di Giurgiu* (3 giugno). — Pavimentazione in granito di diverse strade della città e pavimentazione dei marciapiedi. Importo fr. 1,241,831.

Ministero Guerra a Bucarest (4 giugno) — Costruzione di un padiglione per truppa, di 2 scuderie per 64 cavalli ciascuna e di un maneggio coperto nella caserma del 4° regg. artigl. a Roman. Importo del lavoro fr. 209,000.

— (5 giugno) — Costruzione di un padiglione per due squadroni e di un maneggio nella caserma dei roshiori a Galaiz. Importo del lavoro fr. 145,000.

— (6 giugno). — Costruzione di una sala da mangiare, di una scuderia, di una rimessa, e di un magazzino per cartucce nella caserma di un reggimento di Prahova n. 7 di guarnigione a Ploesti. Importo del lavoro fr. 42,000.

— (6 giugno). — Costruzione di un'infermeria per uomini, di un maneggio coperto, di una scuderia per 64 cavalli, di uno studio, di una rimessa, di un magazzino per cartucce nel 6° regg di Calarasi di guarnigione a Ploesti. Importo del lavoro fr. 155,000.

Municipio Craïova (27 giugno). — Costruzione di mq. 20,000 di pavimentazione in pietre cubiche e bordure necessarie.

Belgio. (8 giugno). — Costruzione della sezione da Vonèche a Gedime della linea Gedime-Beauraing.

I lavori ammontano a fr. 2,250,000.

III. — Forniture diverse.

Aste.

Commissariato Militare — Torino (20 maggio, ore 10, unica e definitiva). Fornitura del **carbon** fossile (Cardiff) occorrente per la macchina motrice del molino a vapore esistente nel panificio militare di Torino dal 1° luglio 1896 al 30 giugno 1897. Cauz. L. 1100.

Municipio della Spezia (26 maggio, ore 10, 1ª asta). Fornitura di 2500 tonnellate di **carbone** da gas Rewpelton-Main all Officina comunale del gas. Cauz. L. 6000 — Fatali 15 giugno, ore 10.

Arsenale di costruzione — Torino — (26 maggio, ore 10, unica e definitiva). — Fornitura di **ferro**: kg. 3600 ordinario in verghe a L. 0 30— kg. 5000 scelto in verghe a L. 0.35. Cauz. L. 283. Consegna a giorni 20.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

ESTRAZIONI E PAGAMENTI.

Società per le Ferrovie Napoletane. — Obbligazioni estratte e rimborsabili alla pari dal 1° gennaio 1897 dal N° 4936 al 4940 e dal 0966 al 0970, serie 1ª.

Navigazione Generale Italiana. — Dal 30 giugno p. v. saranno rimborsate le seguenti obbligazioni 4 0|0 da L. 1000 in oro garantite sulla Ferrovia Tunisi-Goletta state estratte: 378, 3251, 3559, 2785, 3851, 1062, 2799, 2071, 3506, 670, 5837, 7351, 5964, 6851, 7251, 4169, 2625.

Rete Mediterranea. — Il 15 corrente, alle ore 10, si procederà presso la Sede sociale in Milano alla 6ª pubblica estrazione delle serie dal N. 1 al 3000 ed alla 3ª delle serie dal 3001 al 4000 delle obbligazioni 4 0|0.

CONVOCAZIONI.

SOCIETÀ FERROVIARIE, TRAMVIARIE E DI NAVIGAZIONE.

18 maggio. — **Ferrovia d'Ivrea.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 14, nella Sede sociale in Torino.

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

	maggio 2	maaggio 9
Azioni Ferrovie Biella	L. 485	485
» » Mediterranee	» 508	512
» » Meridionali	» 667	678.25
» » Pinerolo (1ª emiss.). . . .	» 360	360
» » » (2ª »). . . .	» 340	340
» » Secondarie Sarde.	» 277.50	277.50
» » Sicule	» 594	594
Buoni Ferrovie Meridionali	» 562.50	562.50
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e		
» » Sicule *A. B. C. D.* . .	» 283	283
» » Cuneo (2ª emiss.) . .	» 310	310
» » Gottardo 4 %	» 102.25	102.25
» » Mediterranee 4 0|0 . .	» —	504
» » Meridionali	» 296 50	297.50
» » Meridionali Austriache	» 382.50	383.75
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 302.50	301
» » » 2ª emiss.	» 286.50	286 50
» » Pontebba	» 451	451
» » Sarde, serie *A*. . . .	» 287	287
» » » serie *B*. . . .	» 289	289
» » » 1879	» 289	289
» » Savona	» 307	307
» » Secondarie Sarde . . .	» 430	430
» » Sicule 4 0|0 oro . . .	» 469	469
» » Tirreno	» 448	448
» » Vittorio Emanuele . .	» 303	302.75

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1895-96. — *Dal 21 al 30 Aprile 1896. — 30ª Decade.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA		
	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze
Chilometri in esercizio .	**4407**	**4407**	—	**1291**	**1085**	+ **206**
Media.	**4407**	**4371**	+ **36**	**1250**	**1081**	+ **169**
Viaggiatori	1,465,149 50	1,462,143 81	+ 3.005 69	61,528 72	56,564 56	+ 4,964 16
Bagagli e cani. . . .	87,935 33	85,612 85	+ 2,322 48	1,902 06	1,272 02	+ 630 04
Merci a G.V. e P.V. acc.	291,558 96	290,844 53	+ 714 43	9,072 03	8,299 13	+ 772 90
Merci a P. V. . . .	1,632,646 48	1,625,543 84	+ 7,102 64	60,520 87	60,494 23	+ 26 64
TOTALE .	3,477,290 27	3,464,145 03	+ 13 145 24	133,023 68	126,629 94	+ 6,393 74
Prodotti *dal 1° Luglio 1895 al 30 Aprile 1896.*						
Viaggiatori	40,194,837 72	37,968,834 36	+2,226,003 36	2,126,435 42	1,862,004 48	+ 264,430 94
Bagagli e cani. . . .	1,974,508 91	1,867,996 41	+ 106,512 50	68,776 35	45,938 15	+ 22,838 20
Merci a G.V. e P.V. acc.	9,987,561 58	9,378,125 66	+ 609,435 92	422,072 03	351,878 70	+ 70,193 33
Merci a P. V. . . .	49,477,584 86	46,673,942 34	+2,803,642 52	1,988,525 86	1,721,699 08	+ 266,826 78
TOTALE .	101,634,493 07	95,888,898 77	+5,745,594 30	4,605,809 66	3,981,520 41	+ 624,289 25
Prodotto per chilometro.						
della decade	789 04	786 06	+ 2 98	103 04	116 71	— 13 67
riassuntivo	23,062 06	21,937 52	+ 1,124 54	3,684 65	3,683 18	+ 1 47

(*) La linea Milano-Chiasso (km. 52) comune colla Rete Adriatica, è calcolata per la sola metà.

ANNUNZI

COMPAGNIA DEI FRENI WESTINGHOUSE

THE WESTINGHOUSE BRAKE COMPANY, LIMITED

LONDRA — York Road, King's Cross N. — **LONDRA**

Freno Westinghouse ad azione rapida

Applicazioni del Freno Westinghouse dal 1881 al 1894.

Freni automatici	Al 25 novembre 1881		Al 30 marzo 1885		Al 31 dicembre 1894		Aumento freni automatici	
	Macchine	Veicoli	Macchine	Veicoli	Macchine	Veicoli	Macchine	Veicoli
Inghilterra	1087	7720	1902	14150	3273	30211	2186	22491
Francia	1416	7194	1630	12294	2836	23735	1420	16541
Belgio	359	1728	513	4237	746	5871	387	4143
Germania	63	105	260	1189	3623	23947	3560	23842
Austria-Ungheria	4	32	21	334	381	4593	377	4561
Russia	64	51	84	91	674	3225	610	3174
Italia	11	35	49	309	317	2066	306	2031
Olanda	59	208	379	2003	574	3086	515	2878
Spagna	3	—	3	—	24	169	21	169
Svezia Norvegia	1	6	1	6	23	439	22	433
Indie	6	60	28	60	56	110	50	50
Australia	94	153	200	1342	1322	15683	1228	15530
Stati Uniti	3435	12270	7953	44787	25972	345810	22537	333540
Svizzera	—	—	—	—	491	4057	491	4057
Rumenia	—	—	—	—	101	534	101	534
Persia	—	—	—	—	4	28	4	28
Congo	—	—	—	—	5	49	5	49
Repubblica Argentina	—	—	—	—	54	711	54	711
Bulgaria	—	—	—	—	—	17	—	17
Totale	6602	29562	13023	80802	40476	464341	33874	434779
Freni non automatici	2637	11788	2755	9992	2747	8923	468653	
	9239	41350	15778	90794	43223	473264	I freni non automatici vanno diminuendo e sono sostituiti dai freni automatici.	
Totale generale	50589		106572		516487			

Apparecchi speciali a prezzi ridotti per Tramvie e Ferrovie Economiche.

AGENZIA PER L'ITALIA: **Ingegnere GIUSEPPE GOGLIO**
Torino — VIA ASSIETTA, 11 — **Torino.**

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

Dai punti contro indicati alle stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)		BIGLIETTI SEMPLICI — Londra (1) 1a classe	Londra (1) 2a classe	Parigi (2) 1a classe	Parigi (2) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO — Londra (3) (Diritto di porto compreso) 1a classe	Londra (3) 2a classe	Londra (3) validità	Parigi (4) 1a classe	Parigi (4) 2a classe	Parigi (4) validità
Via Moncenisio											
Torino	via Calais	166 35	116 55	90 75	61 60	254 —	187 85	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni
	via Boulogne	160 25	112 05								
Milano	via Calais	180 90	129 15	104 85	72 25	272 25	199 30	45 giorni	166 35	119 —	30 giorn
	via Boulogne	175 60	124 65								
Venezia	via Calais	—	—	141 75	97 30	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni
	via Boulogne										
Genova	via Calais	187 —	131 —	111 40	76 05	—	—	—	—	—	..
	via Boulogne	180 90	126 50								
Via Genova											
Livorno	via Calais	209 90	147 05	134 30	92 10	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	203 80	142 55								
Firenze	via Calais	217 30	152 25	141 70	97 30	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	211 20	147 75								
Roma	via Calais	249 —	174 40	173 40	119 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	242 90	169 90								
Napoli	via Calais	279 85	196 —	205 60	142 —	478 50	353 95	6 mesi (**)	—	—	—
	via Boulogne	273 75	191 50								
Via Bologna											
Firenze	via Calais	224 60	157 30	149 —	102 35	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	218 50	152 80								
Roma	via Calais	263 85	184 80	188 25	129 85	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	257 75	180 30								
Napoli	via Calais	294 80	206 50	220 60	162 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	288 70	202 —								
Brindisi	Via Napoli, via Calais	325 85	228 20	251 60	174 20	543 25	399 30	6 mesi (*)	—	—	—
	Via Napoli, via Boul.	319 75	223 70								
	Via Bolog., via Calais	302 65	211 95	227 05	157 —	525 45	386 80	6 mesi	—	—	—
	Via Bolog., via Boul.	296 55	207 45								
Messina	Via Napoli, via Calais	369 25	259 75	295 —	205 80	—	—	—	—	—	—
	Via Napoli, via Boul.	363 15	255 25								

OSSERVAZIONI.

Biglietti semplici.

(1) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta.

Per diritto del bollo fr. 0,10 per i biglietti al disopra di 10 franchi.

(2) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi che valgono per 20 giorni.

Biglietti d'andata e ritorno.

(3) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta.

(*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capo-stazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia.

(**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto.

(4) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI	1a e 2a CLASSE	(Via Folkestone)	(*)	1a e 2a CLASSE (***) / 1a cl.	1a 2a cl.	Treno di lusso PENINSULAR-EXPRESS settimanale il venerdì part. da LONDRA (1)
Londres Ch.-Gross Par.	9 — a.	10 — a.	11 — antim.	8 15 p.		8 15 p.
Londres Victoria . . —	9 — a.		11 — antim.	8 15 p.		8 15 p.
Douvres. . . . . —	10 55 a.		1 — pomer.	10 15 p.		10 15 p.
(ora di Greenwich) . Arr.	12 15 a.		2 20 pomer.	12 10 a.		12 10 p.
Calais-M. (*Buffet*)	*Déjeun.*					
(ora francese) . Par.	12 49 p.		3 — pomer.	1 04 a.		1 » a.
Boulogne-Gare . . (*Buffet*) Arr.	1 27 p.	2 18 p.	—	1 49 a.		—
Par.	1 29 p.	2 23 p.	—	1 51 a.		—
Amiens (*Buffet*) . Arr.	3 04 p.	3 59 p	5 12 pomer.	3 41 a.		3 28 a.
Par.	3 09 p.	4 04 p.	5 17 pomer.	3 46 a.		3 33 a.
Paris-Nord (*Buffet*) Arr.	4 45 p.	5 40 p.	7 — pomer.	5 38 a.		Per la grande cintura
	Pranzo					
Par	*Vagon-restaurant*		7 44 pomer.	6 23 a.		
Paris-Lyon (*Buffet*) Arr			8 21 pomer.	7 23 a.		
	(B) 1a e 2a classe		1a e 2a classe	1a cl.	1a 2a cl.	
Paris-Lyon (*Buffet*) Par	8 55 p.		9 10 p.	9 25 a.	2 15 p.	
Dijon . . . . Arr	1 51 a.		2 24 a.	2 01 p.	7 13 p.	10 32 a.
Genève . . . . —	»		8 52 a.	11 47 p.	—	—
Aix-les-Bains. . . . —	6 33 a.		7 58 a.	10 45 p.	12 27 a.	3 18 p.
Chambéry. . . . . . —	6 56 a.		8 31 a.	11 24 p.	12 50 a.	3 40 p.
Modane . . . . —	9 43 a.		1 38 p.		3 37 a.	6 40 p.
Torino (ora dell'Europa centrale (2). . . Arr.	2 20 p.		6 40 p.	—	8 10 a.	11 12 p.
Torino. . . . . . . Par	2 40 p.		7 55 p.	—	8 45 a.	
Novara . . . . . . Arr	4 36 p.		9 51 p.	—	10 42 a.	
Milano. . . . . . . Arr	5 35 p.		11 05 p.	—	11 40 a.	
					1a 2a cl.	
Torino. . . . . . . Par.	2 45 p.		8 10 p.	—	8 40 a.	
Genova . . . . . . Arr.	6 14 p.		11 21 p.	—	12 » p.	
San-Remo. . . —	11 22 p.		8 45 a.	—	4 47 p.	
Pisa. . . . . —	10 58 p.		4 30 a.	—	4 34 p.	
Firenze . . . . —	12 45 a.		7 30 a.	—	6 54 p.	
Livorno . . . . —	11 39 p.		5 24 a.	—	5 09 p.	
Roma . . . . —	6 34 a.		10 30 a.	—	11 30 p.	
Napoli. . . . . —	1 36 p.		6 30 p.	—	7 10 a.	
Brindisi. . . . . . . —	»		»	—	6 20 p.	
Torino. . . . . . . Par.	2 45 p.		7 05 p.	—	8 40 a.	11 20 p.
Alessandria . . . . Arr.	4 18 p.		8 55 p.	—	10 15 a.	12 50 p.
Bologna . . . . —			2 12 a.	—	2 53 p.	5 19 a.
Ancona . . . . —	—		6 52 a.	—	11 10 p.	9 21 a.
Brindisi. . . . —	—		10 17 p.	—	11 » a.	7 50 p.
Firenze . . . . —	—		6 23 a.	—	6 25 p.	
Roma . . . . —	—		12 50 p.	—	11 50 p.	
Napoli. . . . . . . Arr.	—		6 30 p.	—	7 10 a.	

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

RITORNO

STAZIONI	1a e 2a CLASSE	1a e 2a CLASSE		1a e 2a CLASSE	
Napoli. (ora dell'Europa centrale (2) . . Par.	7 50 a.	—	—	2 55 p.	
Roma . . . . —	2 30 p.	—	—	11 10 p.	
Firenze . . . . —	9 05 p.	—	—	6 10 a.	
Brindisi. . . . —	6 10 a.	—	—	5 35 p.	
Ancona . . . . —	8 32 p.	—	—	5 35 a	
Bologna . . . . —	1 35 a.	—	—	10 30 a.	
Alessandria . . . . . —	6 38 a.	8 33 a.	10 46 a.	5 12 p.	
Torino. . . . . . . Arr.	8 30 a.	10 13 a.	12 30 p.	7 — p.	
Brindisi. . . . . . Par.	—	—		10 20 a.	
Napoli. . . . . —	7 50 a.	2 55 p.		10 45 p.	
Roma . . . . —	3 » p.	8 50 p.	10 17 p.	8 10 a.	
Livorno . . . . —	9 40 p.	»	4 10 a.	1 55 p.	
Firenze . . . . —	8 25 p.	»	»	12 05 p.	
Pisa . . . . —	10 32 p.	2 55 a.	4 47 a.	2 35 p.	
San-Remo. . . —	6 50 p.	»	3 30 a.	1 48 p.	
Genova . . . . —	2 45 a.	6 35 a.	8 46 a.	7 07 p.	
Torino. . . . . . . Arr.	7 45 a.	10 13 a.	12 30 p.	10 50 p.	
Milano . . . . . . Par.	1 50 a.	10 40 a.		8 18 p.	
Novara . . . . —	4 30 a.	11 40 a.		9 16 p.	
Torino. . . . . . . Arr.	8 25 a.	1 40 p.		11 10 p.	
Torino. . . . . . . Par.	8 50 a.	2 20 p.		11 25 p.	—
Modane (ora franc.) . —	12 19 p.	5 26 p.		2 21 a.	—
Chambéry . . . . . . —	3 42 p.	8 14 p.		5 02 a.	—
Aix-les-Bains . . . . —	4 14 p.	8 39 p.		5 27 a.	—
Genève . . . . —	2 46 p.	7 21 p.		4 15 a.	—
Dijon . . . . —	11 20 p.	1 45 a.		11 40 a.	1 12 p.
Paris-Lyon (*Buffet*) Arr.	4 43 a.	6 50 a.		5 33 p.	5 54 p.
Paris-Lyon (*Buffet*) Par.	7 25 antim.			6 50 p.	
Arr.	8 04 antim.			7 49 p.	
Paris-Nord (*Buffet*)	A) 1a, 2a classe	1a 2a cl. (Via Folkestone)	*Déjeun.* 1a 2a cl.	*Pranzo* (**) 1a, 2a, 3	
Par.	9 — antim.	10 30 a.	11 50 a.	9 — p.	
Amiens (*Buffet*) . Arr.	10 40 antim.	12 06 p.	1 25 p.	10 47 p.	
Par.	10 45 antim.	12 26 p.	1 30 p.	10 52 p.	
Boulogne-Gare (*Buffet*) Arr.	12 18 pomer.	2 01 p.	»	12 34 a.	
Par.	12 20 pomer.	2 04 p.	»	12 36 a.	
Calais-M. (*Buffet*) (ora francese) . Arr.	1 » pomer.		3 41 p.	1 20 a.	
(ora di Greenwich) . Par.	1 11 pomer.		3 45 p.	1 30 a.	
Douvres. . . . . —	3 05 pomer.		5 45 p.	4 — a.	
Londres Victoria . Arr.	4 50 pomer.		7 30 p.	5 55 a.	
Londres Ch.-Gross Arr.	4 55 pomer.	6 10 p.	7 35 p.	5 55 a.	

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSERVAZIONI. — *Viaggiatori.* — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende viaggiatori di 3a classe da Parigi per Boulogne, Calais e l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori di 3a classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne. (A) Questo treno non prende i viaggiatori di 2a classe che per Calais e l'Inghilterra. (B) Il treno che parte da Parigi-Lione alle 8.55 pom. non prende a Parigi in 2a classe che i viaggiatori a destinazione oltre Culoz in direzione di Modane e dell'Italia. — *Nota importante.* I treni che partono da Parigi-Nord per Londra alle 9 a. e alle 9 p. e quelli che partono da Londra per Parigi-Nord alle 9 a. e alle 8.15 p., prendono viaggiatori per Boulogne e Boulogne Tintelleries. — *Vetture dirette da Calais verso P.-L.-M.* Una vettura di 1a classe lits-salon va direttamente da Calais a Milano col treno che parte da Calais alle 3 p. e da Parigi-Lione alle 8.55 p. — *Da P.-L.-M. verso Calais.* Una vettura di prima classe lits-salon va direttamente da Milano a Calais col treno partente da Milano alle 10.40 a. e da Parigi-Nord alle 9 a.

STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

Società Anonima con sede in Milano
Capitale sociale L. 180 milioni int. versato

Si notifica che, a sensi dell'art. 4 delle *Condizioni* inserite nei titoli d'Obbligazioni Mediterranee 4 0[0], il giorno *15 corrente mese*, alle ore 10, si procederà, presso la sede della Società in Milano, Corso Magenta, n. 24 (Palazzo già Litta), alla *sesta* pubblica estrazione delle serie dal n. 1 al 3000, ed alla *terza* delle serie dal 3001 al 4000 di dette Obbligazioni, da sorteggiarsi in conformità delle relative tabelle d'ammortamento.

Milano, li 3 maggio 1896.

La Direzione Generale.

Torino, 1896 — Tip. Lit. Camilla e Bertolero di Natale Bertolero, Via Ospedale, 18.

ANNO XXIX. Sabato, 16 Maggio 1896 NUM. 20.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'Italia	L. 20	11	6
Per l'Estero	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze. 13 — Torino

LAVORI E PROVVISTE
PER LE LINEE IN ESERCIZIO DELLE RETI FERROVIARIE
MEDITERRANEA, ADRIATICA E SICULA

Nel precedente numero abbiamo pubblicato il Disegno di Legge, ora diamo posto alla seguente elaborata Relazione dell'on. Ministro Perazzi.

Signori,

L'articolo 8 della legge 22 luglio 1894, n. 347, relativa a *lavori e provviste per le strade ferrate in esercizio*, disponeva: « Entro il mese di marzo dell'anno 1895 il Governo presenterà al Parlamento proposte pel riordinamento dei servizi presentemente affidati ai fondi di riserva e alle Casse per gli aumenti patrimoniali ».

Origine di quell'articolo erano state le modificazioni portate dalla Giunta generale del bilancio al disegno presentato il 26 febbraio 1894, n. 315, col quale si mirava al duplice scopo, di liquidare l'arretrato delle Casse patrimoniali e di porre queste in grado di provvedere convenientemente, durante un quinquennio, alle necessità ferroviarie che esse sono destinate a soddisfare. Accolte interamente le proposte del Ministero nella parte concernente il primo di tali obbiettivi, la Giunta volle invece limitati i mezzi, da porsi a disposizione delle Casse per nuove opere, a quelli strettamente necessari pei lavori di maggiore urgenza occorrenti nell'esercizio 1894-95, facendo, in pari tempo, obbligo, con la suaccennata disposizione, di presentare, entro breve termine, nuove proposte, allo scopo di regolare più stabilmente la materia dei fondi istituiti dai contratti approvati con legge 27 aprile 1885, n. 3048 (serie 3ª), per la conservazione e l'aumento del patrimonio ferroviario.

Ma le vicende parlamentari, seguite dallo scioglimento della Camera, oltre al rendere impossibile detta presentazione nel tempo stabilito, fecero pur sì, che su una legge speciale non sarebbe più stato possibile fare assegnamento prima del luglio 1895, dimodochè, malgrado i migliori propositi del Parlamento e del Governo, perchè non avesse a ripetersi quel che in passato era avvenuto (e cioè il generarsi di impegni eccedenti i mezzi finanziari alle casse assegnati), si correva serio pericolo di ricadere immediatamente negli stessi inconvenienti di prima, giacchè, in seguito alle deliberazioni della Giunta del bilancio, accolte dalla Camera, più nessuna somma sarebbe rimasta disponibile per la esecuzione di nuovi lavori e provviste, oltre quella stabilita pel 1894-95 in lire 6,600,000, mentre non si poteva impedire (come non si era naturalmente mai potuto evitare in passato) che, continuando frattanto a correre i treni, venisse la necessità di certi rifacimenti di binari ancora armati in ferro, e di altri lavori da troppo lungo tempo in attesa di esecuzione, ad imporsi fatalmente, per guisa da dare alle Società esercenti il diritto, loro riservato dai capitolati nei casi di assoluta urgenza, di provvedere, nell'interesse della sicurezza del servizio, indipendentemente da ogni considerazione circa lo stato finanziario dei fondi destinati in ultimo a rimborsare le spese.

Per buona sorte, gli elementi, che si andavano man mano meglio accertando, intorno ai conti consuntivi della grande massa di lavori e provviste eseguiti negli scorsi anni sulle linee in esercizio, ed i risultati della definizione di molte controversie con le Società, misero l'Amministrazione in grado di persuadersi che la liquidazione dell'arretrato non avrebbe assorbite per intero le somme all'uopo accordate dalla legge 22 luglio 1894, ed apparve quindi la possibilità di soddisfare nel 1895-96 i bisogni di maggiore urgenza, senza nuovi oneri al bilancio, valendosi dei presumibili avanzi di quelle somme. Si chiesero dunque, nel presentare alla Camera, il 13 giugno 1895, gli stati di previsione del corrente esercizio, opportune facoltà, per poter disporre di questi avanzi, che vennero accordate con l'articolo 5 della legge 8 agosto 1895, n. 484, di approvazione del Bilancio della spesa del Ministero del Tesoro.

Rimediato così, almeno in parte, all'esercizio in corso, è pertanto necessario che, mediante le nuove proposte richieste al Governo dal Parlamento, venga definitivamente sistemata la materia dei fondi di riserva e delle casse per gli aumenti patrimoniali a partire dal 1° luglio 1896.

Nell'accingersi a concretare i provvedimenti per tale sistemazione, sorge di per sè la domanda, quali siano il vero significato e la portata da attribuirsi all'articolo di legge ricordato da principio. Può bensì parere, dalle parole del

medesimo e dalle discussioni avvenute alla Camera dei Deputati nei giorni 4 e 5 luglio 1894, ed al Senato il 17 dello stesso mese, sufficientemente definito il còmpito del Governo; ma, e in Parlamento e fuori, l'idea di un riordinamento dei fondi speciali, ai quali fanno carico le opere e provviste per le linee in esercizio delle reti ferroviarie Mediterranea, Adriatica e Sicula, viene troppo facilmente legata con quella dell'opportunità, o necessità di una riforma sostanziale delle convenzioni del 1885, perchè da ciò si possa fare astrazione nello studio del miglior modo di soddisfare a quel còmpito; tanto più che il sistema, cui possa meglio convenire di appigliarsi per disciplinare la esecuzione di spese straordinarie od in conto capitale su ferrovie dello Stato affidate in esercizio all'industria privata, dipende essenzialmente dalla maggiore o minore lunghezza del periodo, al quale si voglia supporre che tali spese si riferiscano. E su questo punto *del tempo*, i lumi, che si possono trarre dagli atti parlamentari, non mettono troppo in chiaro quale fosse precisamente il concetto della Giunta generale del bilancio nel proporre, e quello della Camera nell'accogliere una parziale modificazione del primitivo disegno ministeriale.

I vigenti contratti di esercizio non dovrebbero, come è noto, terminare che il 30 giugno 1945, ma la loro durata è divisa in tre periodi di venti anni ciascuno, con facoltà, tanto al Governo quanto alle Società, di farli cessare alla fine di ciascuno dei due primi periodi, mediante disdetta da intimarsi due anni prima della scadenza dei periodi stessi. Ora, per quanto non debba essere molto lecito fare prognostici sugli intendimenti che potrà avere l'una o l'altra parte contraente al 30 giugno 1903, a due anni, cioè, di distanza dalla scadenza del primo ventennio (del quale è stata da poco varcata la metà), nasce spontaneo il pensiero che quei contratti non potranno restare in vigore al di là del primo periodo, se non a patto di essere in molte parti sostanziali modificati.

Se, infatti, le fallite previsioni sull'incremento dei prodotti nel trascorso decennio hanno impedito all'istituzione dei fondi di riserva e delle casse patrimoniali, fondata su concetti teorici eccellenti, di far nella pratica buona prova, vi sono altre disposizioni che lasciano a desiderare e che non erano, d'altronde, ritenute perfette da coloro che le hanno concretate, ma rappresentano in certo modo una *transazione* fra gli ideali cui si poteva da una parte aspirare nel gettare le basi del nuovo ordinamento ferroviario e la mancanza, d'altra parte, delle reali condizioni di fatto, indispensabili per potersi a siffatti ideali accostare.

Nessuno può pensare che rispondano al vero concetto dell'esercizio privato, e che debbano rimanere a lungo immutati, i patti che riguardano il riparto dei prodotti e le tariffe, i quali non sono certamente tali da permettere alle Società ed al Governo arditi esperimenti ed innovazioni, e che tuttavia male avrebbero potuto concepirsi diversamente in un momento, in cui già troppe erano le incognite serbate all'avvenire dal nuovo sistema di esercizio e dalla nuova conformazione delle reti, e non veniva più accordata alle Società l'assicurazione contro le variazioni di prezzo del carbone, che era stata pattuita nelle precedenti convenzioni stipulate il 22 aprile 1874 ed il 20 novembre 1877. L'incertezza dei risultati attendibili da un gran numero di linee nuove, le quali nel primo periodo dei contratti sarebbero venute man mano ad aggiungersi a quelle esistenti al 1° luglio 1885, ha costretto il Governo ad ammettere per l'esercizio delle medesime patti e corrispettivi, che in pratica si sono mostrati più atti ad invogliare le Società a lasciare languire il traffico di tali linee, o a deviarnelo, anzichè ad interessarle a cercare di svilupparlo. Ed avviene eziandio che il diverso rapporto tra la lunghezza della rete *complementare* e quella della *principale*, assieme ai patti che concernono l'incorporamento delle nuove ferrovie nella rete principale, crei imprevedute, e non troppo eque, disuguaglianze di trattamento tra una Società e l'altra. Per tacere di altri patti, come quello, ad esempio, delle sedi sociali lontane dalla sede del Governo (non certo a vantaggio di una sollecita decisione dei più importanti affari e di una pronta soluzione di molte controversie); quelli relativi all'uso ed alla ripartizione fra le due reti Mediterranea ed Adriatica del materiale rotabile e dei mezzi per ripararlo, non forse rispondenti in tutto alla migliore e più economica utilizzazione dei rotabili; le clausole concernenti l'uso comune di stazioni, suscettibili verosimilmente di perfezionamenti; scorgesi agevolmente, come, anche indipendentemente da una mutazione radicale di sistema, occorrerebbero ai contratti correzioni non lievi, per poter essere mantenuti in vita durante un secondo ventennio.

Ma non basta aver trovato che all'atto pratico certe disposizioni han dato luogo ad inconvenienti, per dedurne che si deve rimettere tutto in discussione; bisognerebbe eziandio che l'esperienza avesse suggerito altro da sostituirvi, del quale si potesse andar sicuri di non aver presto a pentirsi, e sovratutto che le circostanze, nelle quali si vorrebbero compiere certe riforme, rendessero il momento opportuno. Ora, una radicale riforma delle Convenzioni del 1885 potrebbe veramente essere oggi tentata, con probabilità di far opera migliore di quella che sarà possibile, quando verrà a naturale scadenza il periodo ventennale in corso?

Prescindendo da ogni ipotesi circa l'accordo fra i contraenti rispetto all'opportunità di ritoccare anzitempo stipulazioni che possono esser considerate diversamente secondochè si tratta dell'interesse dell'uno o dell'altro, è certo che molte cause renderebbero difficilissimo di stabilire le basi d'un contratto destinato a regolare fin d'ora in modo nuovo l'esercizio delle nostre ferrovie, per un periodo di tempo che si spingesse molto innanzi nel secolo venturo.

La grande massa di lavori e provviste, che si dovettero eseguire nel decennio ora trascorso per rimediare alle anormali condizioni in cui le Amministrazioni preesistenti avevano lasciate le linee, il continuo ampliarsi delle reti, e le costruzioni fatte a cura delle Società, con influenza diretta sui loro bilanci, dai quali non sempre è facile rilevare chiaramente il valore finanziario dei patti riguardanti il solo esercizio, son tutti motivi per cui, sull'esperienza fatta nei dieci anni trascorsi, non sia lecito fondare previsioni molto sicure rispetto all'avvenire, e che devono far persuasi dell'inopportunità di troncare a mezzo il primo ventennio d'applicazione della legge 27 aprile 1885, senza che si possa dire d'aver fatta realmente di tutti i patti una esperienza regolare e completa. Oggigiorno poi si è di fronte, assai più che non lo si fosse nel 1884, alla probabilità non lontana di innovazioni tecniche, le quali costringano a mutare radicalmente certe parti del servizio, e si fa sempre più strada l'idea che l'assieme dei nostri congegni ferroviari sia suscettibile di semplificazioni atte a permettere una sensibile riduzione nelle spese, alla quale, se effettivamente realizzabile, non si potrà evidentemente arrivare che in un certo numero di anni, cosicchè mancherebbe assolutamente modo di valutarne ora i lontani effetti, per tenerne il debito conto nelle clausole finanziarie di nuovi contratti, e sarà piuttosto il caso di toglier di mezzo, nel tempo che rimane a trascorrere del ventennio in corso, con opportune misure (le quali in buona parte troverebbero radice nel disegno di legge numero 174 sulle tramvie a trazione meccanica e sulle ferrovie economiche, presentato alla Camera il 5 scorso dicembre), gli impedimenti che possano fare ostacolo alla realizzazione di siffatte economie future, per guisa da aspirare ad ottenere poi migliori patti dalle Società pel periodo che verrà dopo il 30 giugno 1905.

A ciò si aggiunga la possibilità di dover anche ritoccare parzialmente nel 1905 la ripartizione della rete peninsulare italiana nei due gruppi Mediterraneo ed Adriatico, ed appariranno facilmente aumentate, anzichè diminuite, rispetto a quelle che erano nel 1884, le ragioni che il Governo dovrebbe attendersi di vedere addotte dalla Camera contro le sue proposte, ove queste tendessero a legare durante lungo tempo lo Stato, col vincolarlo fin d'ora per un secondo ventennio, o per un altro qualsivoglia numero più

o meno grande di anni, dopo la scadenza del periodo attualmente in corso (1).

Qui però occorre ricordare che la soluzione del problema ferroviario, sulla quale il Parlamento veniva nel 1884 chiamato a pronunciarsi, se rispondeva, nelle sue linee fondamentali, alla conclusione della solenne inchiesta ordinata dalla legge dell'8 luglio 1878, n. 4438, (Serie 2ª), non era però quella realmente vagheggiata dalla stessa Commissione d'inchiesta, la quale infatti, sebbene riconoscesse che, dopo gli avvenuti riscatti, la sua deliberazione non aveva, per allora, in Italia molta probabilità d'essere tradotta in atto, deliberava: « che fra i tre principali sistemi di ordinamento ferroviario, concessione intera, appalto dell'esercizio, esercizio governativo, dovesse darsi la preferenza al primo » (2).

Quella deliberazione, per ferrovie già costruite, suonava evidentemente: esercizio affidato a Società solidamente costituite su forti capitali, con la certezza d'una lunga vita, capaci di affrontare impunemente le alee inerenti a tutti i bisogni straordinari delle linee ed alle vicende del traffico, liberandone largamente lo Stato. Ed è da augurarsi che, se non sono oggi gran che diminuite le difficoltà, contro le quali la Commissione d'inchiesta prevedeva che il proprio voto sarebbe andato ad infrangersi, esse abbiano man mano a scomparire, di guisa che il medesimo possa essere realizzato nel 1905.

Par quindi chiaro che i provvedimenti, dei quali ora si tratta, pel riordinamento dei servizi affidati dalla legge del 27 aprile 1885 ai fondi di riserva ed alle Casse per gli aumenti patrimoniali, se devono essere tali che il Parlamento non abbia a trovarsi nuovamente chiamato sul tema delle opere e provviste per le strade ferrate in esercizio, prima dell'epoca in cui potrà essere obbligato a decidere su altri e più gravi provvedimenti riguardanti tutto l'insieme del regime al quale convenga assoggettare le nostre ferrovie dopo il 30 giugno 1905, devono nello stesso tempo, pur evitando di compromettere in qualsiasi modo le risoluzioni future, essere ispirati al concetto di spianare, per quanto si possa, la via al raggiungimento dell'ideale racchiuso nella sovra riportata deliberazione della Commissione parlamentare d'inchiesta.

Da queste premesse scaturisce, si potrebbe quasi dire *ovvia*, l'essenza delle proposte, che, dopo aver naturalmente presi i necessari accordi con le Società, si sottopongono al Parlamento, in ossequio al precetto fatto dall'articolo 8 della legge 22 luglio 1894, n. 347.

Leggesi infatti nei contratti d'esercizio, all'art. 19 per la rete Mediterranea, 22 per l'Adriatica e 16 per la Sicula: « Sono istituiti per la conservazione delle strade e del materiale i seguenti fondi di riserva:

« 1° Fondo di riserva per *provvedere ai danni cagionati alle strade da forza maggiore;*

« 2° Fondo di riserva per la *rinnovazione della parte metallica dell'armamento;*

« 3° Fondo di riserva per la *rinnovazione del materiale rotabile reso inservibile dall'uso.*

« È inoltre istituita la Cassa per gli aumenti patrimoniali ».

Fondi e Cassa sono alimentati da prelevamenti annui dai prodotti lordi dell'esercizio, indipendentemente dalla quota-parte di questi spettante all'esercente; ed è stabilito nei capitolati, all'art. 61 per la rete Mediterranea ed Adriatica, 57 per la Sicula, che « le rimanenze attive o passive dei fondi e della Cassa, alla fine del contratto, saranno a vantaggio o a carico dello Stato ». Val quanto dire che le somme appartenenti ai fondi ed alla Cassa sono denari dello Stato (1).

Ora, in un regime ferroviario di *concessione intera*, ai bisogni pei quali nel 1885 furono istituiti i fondi di riserva e le Casse patrimoniali, si provvede (per alcuni in conto esercizio, per altri in conto capitale) a carico del bilancio sociale. Cosicchè l'assetto che verrà dato pel prossimo novennio ai servizi cui si riferiscono le sovrariportate disposizioni contrattuali, riuscirà tanto più atto a facilitare l'attuazione della deliberazione presa nel 1881 dalla Commissione d'inchiesta, quanto meglio esso permetterà di conciliare la sostituzione delle Società allo Stato in detti servizi, con le difficoltà che a questa sostituzione sono create dalla brevità del periodo e dalla necessità di garantirsi contro il pericolo che, per effetto del cambiamento di sistema, abbiano le ferrovie italiane a trovarsi alla scadenza del corrente ventennio in condizioni tali, da dar luogo, come al 1° luglio 1885, a gravi obiezioni da parte delle attuali o di nuove Società, nel continuarne od assumerne l'esercizio.

Dalla natura stessa degli scopi, ai quali i singoli fondi e le Casse devono servire, è facile dedurre fino a qual punto si possa o convenga spingere l'anzidetta sostituzione.

Coi due primi fondi di riserva non si provvede che a spese di vera e propria manutenzione straordinaria della via, di alcune delle quali si comprende come gli assuntori dell'esercizio delle nuove reti non fossero nel 1884 disposti ad affrontare le alee in causa dello stato in cui allora le strade si trovavano, mentre altre di dette spese mal si prestavano ad una pattuizione contrattuale per la molta estensione che a quell'epoca ancora avevano gli armamenti in ferro, e per le incertezze inerenti alla durata e al costo delle rotaie d'acciaio. Oggi, dopo che le linee vennero con l'esecuzione di molti lavori in conto degli allegati *B* messe in migliori condizioni, si può ragionevolmente ritenere, in base ai risultati d'un decennio d'esperienza, come risulta dai prospetti allegati *I* e *II* alla presente Relazione, di essere arrivati in un periodo abbastanza normale, nel quale le entrate complessive dei due fondi si bilanciano con la somma delle spese che ad essi rispettivamente devono far carico, riuscendo compensate le entrate del primo fondo, dimostratesi scarse, malgrado una dotazione iniziale di L. 1,300,000 per la rete Mediterranea e di L. 434,325 per la Sicula (2) dalle eccedenze, che per ora presenta, e per

(1) Ai contratti stipulati il 23 aprile 1884 e presentati alla Camera dei deputati il 5 maggio dello stesso anno, era assegnata una durata di 60 anni, divisa in due periodi di 30 anni ciascuno, in conformità delle proposte formulate dalla Commissione d'inchiesta sull'esercizio delle ferrovie italiane. La Commissione della Camera, cui fu affidato l'esame di quei contratti, volle invece (come risulta a pag. 20 della relazione degli onorevoli Barazzuoli, Curioni e Corvetto, in data 1° novembre 1884), che venisse limitato a venti anni ciascuno dei periodi del sessantennio; ed in seno alla Commissione stessa vi furono anche proposte per ridurre almeno il primo periodo dei contratti a 12 o 10 anni, e perfino a soli 5 anni.

(2) Vedi pag. 165 della Relazione della Commissione d'inchiesta, presentata dal Ministro dei Lavori Pubblici alla Camera dei deputati nella tornata del 31 marzo 1881, dove dai relatori, onorevoli Brioschi e Genala, si soggiungeva: « E se, come osservammo già, non tutte le concessioni fatte in Italia condussero a buoni risultati; se alcune dovettero subire modificazioni essenziali, non fu certo per difetto del sistema in sè stesso, ma bensì, in parte, per alcuni errori nella maniera di applicarlo; in parte per la poca conoscenza delle vere condizioni tecniche ed economiche del nostro paese; infine per le varie vicende politiche e finanziarie del giovane Regno ».

(1) Nelle motivazioni della sentenza 26 maggio 1894 della Corte d'Appello di Roma, sulla competenza passiva dei noleggi di materiale rotabile e degli interessi delle obbligazioni emesse per l'acquisto di nuovo materiale, si legge: « Se i fondi, se la Cassa hanno debiti ed i prodotti della ferrovia non danno mezzi per soddisfarli, è lo Stato che da ultimo deve pagare; e se all'incontro hanno crediti, è lo Stato che ne approfitta ».

(2) Era talmente presentita l'insufficienza delle competenze chilometriche assegnate contrattualmente al primo fondo di riserva, che con l'art. 60 del regolamento per l'esercizio approvato dal R. Decreto 17 gennaio 1886, n. 3704 (serie 3ª), veniva stabilito che avessero a devolversi per intero al fondo stesso le somme di L. 1,300,000 e di L. 434,325, le quali, a senso dell'art. 12 dei contratti per le reti Mediterranea e Sicula, dovevano essere dalle Società versate nel primo anno d'esercizio a dotazione dei fondi di riserva.

Anzi l'art. 59 di detto regolamento disponeva pure che nel primo biennio di esercizio spettasse interamente al primo fondo l'avanzo delle somme prelevate dai prodotti lordi iniziali delle Reti principali, ammontato nel biennio, pel complesso delle tre Reti, a lire 2,676,417.53; ma quella disposizione venne modificata con R. De-

un certo numero d'anni continuerà a presentare, il secondo fondo. Appare quindi evidente la possibilità ed opportunità di creare, per quel che riguarda i lavori dei due primi fondi di riserva, una condizione di cose identica a quella che si avrebbe nel caso di concessioni vere e proprie (1), pattuendo con le Società che, mediante corrispettivi uguali ai prelevamenti annui sul prodotto lordo assegnati all'alimentazione di detti fondi, esse abbiano ad assumere a loro carico, per trattarli alla stessa stregua di tutti quelli dell'esercizio, gli oneri dei fondi stessi.

Senonchè, con un periodo di tempo di soli nove anni, non può aversi tutta quella garanzia di un buon mantenimento delle strade, che in un contratto di lunga durata deriverebbe dall'interesse stesso delle Società, le quali non potrebbero sfuggire alle conseguenze di riparazioni e rinnovazioni ritardate o mal eseguite, e nella certezza di un lungo periodo di godimento dei vantaggi che alla manutenzione ordinaria e straordinaria recano le opere destinate a prevenire danni di forza maggiore od a riparare vizi di costruzione, troverebbero tutto il loro tornaconto a non trascurarne l'esecuzione. Ma un correttivo si può facilmente stabilire, prescrivendo tassativamente ispezioni periodiche per riconoscere lo stato delle linee e dell'armamento, e riservando al Governo la facoltà di ordinare quei lavori che da esso siano ritenuti necessari alla buona conservazione delle strade od alla regolarità e sicurezza dell'esercizio, salvo il ricorrere, nel caso di disaccordo con le Società, ad apposito Collegio arbitrale, dal quale potranno equamente conciliarsi le esigenze delle due parti contraenti.

È da notarsi che le ragioni, le quali inducono a riservare al Governo speciali facoltà per il fatto che si tratta di regolare le cose, per un periodo di tempo non troppo lungo, sono, in sostanza, quelle stesse per cui si deve ritenere che, anche in un esercizio a concessione intera, negli ultimi anni di vita delle Società, queste non si troverebbero più spinte a fare tutto il loro dovere da quegli stessi motivi che le animano quando vedono ancora innanzi a sè lunghi anni di possesso delle strade; ragioni alle quali è da attribuirsi la disposizione contenuta nell'art. 248 della nostra legge sui lavori pubblici: « Se durante quel numero di anni anteriori alla scadenza delle concessioni, che sarà stabilito negli atti delle medesime, i concessionari non si porranno in grado di ridurre la loro ferrovia nella buona condizione nella quale debba essere consegnata al Governo, questo sarà in diritto di sequestrarne i prodotti e di valersene per far eseguire d'ufficio i lavori che rimanessero imperfetti ». L'uso però che occorresse di dover fare di un tale diritto, non sarebbe certamente nè facile, nè atto a mantenere una netta separazione delle responsabilità del Governo e dell'esercente nell'andamento del servizio; ciò che ritiensi possa meglio essere conseguito nel modo che si proporrebbe pel prossimo novennio.

Frattanto non v'ha dubbio che l'accollo alle Società dei due primi fondi di riserva libererà il Governo dalla necessità di minute ingerenze, cui dà presentemente luogo l'esecuzione delle opere e provviste in conto dei fondi medesimi, senza che se ne possa sempre dire veramente efficace il risultato nell'interesse dello Stato, trattandosi nella maggior parte dei casi, di lavori che si intralciano con quelli di ordinaria manutenzione, cosicchè è ben difficile scindere l'opera del personale sistematico delle Società nella parte afferente a ciò che deve andare in conto dell'esercizio ed in quella da attribuirsi ai fondi di riserva, e ne deriva pei funzionari governativi una massa di lavoro assolutamente sproporzionata all'importanza relativa delle spese da controllarsi, non rappresentando queste, pei due primi fondi di riserva presi assieme, che una frazione dei prodotti dell'esercizio tra il 2 ed il 2 1|2 0|0 circa sulle reti Mediterranea ed Adriatica e del 4 0|0 circa sulla Sicula: importanza veramente minima di fronte a quella del complesso delle spese per tutti i servizi, accollati *à forfait* agli esercenti contro la pattuita partecipazione agli introiti lordi, sulle quali non viene dal Governo esercitato alcun controllo, come quello che ha solo ragione d'essere, in quanto si colleghi con la quota spettante allo Stato sulla eventuale eccedenza degli utili netti, oltre il 7 1|2 0|0 del capitale versato in azioni.

Ma le cose dette sui due primi fondi di riserva non potrebbero che in minima parte essere ripetute pel terzo fondo destinato alla rinnovazione del materiale rotabile reso inservibile dall'uso; ed a proposito di questo occorrono alcune osservazioni che non varrebbero per gli altri due.

Nel passato decennio si dovette spendere assai poco per sostituzioni di rotabili, come appare dal prospetto allegato *III*, tanto che nei fondi per la rinnovazione del materiale rotabile delle tre reti si andò man mano accumulando una somma cospicua, mettendo in buon punto i medesimi nella condizione di poter fare un'anticipazione di 25 milioni di lire alle casse patrimoniali, autorizzata con l'articolo 2 della legge 22 luglio 1894, n. 347, per la liquidazione dell'arretrato. E in tutto il periodo dal 1° luglio 1885 al 31 dicembre 1895 non vennero messe fuori uso che le 25 locomotive, le 240 carrozze ed i 398 carri che figurano nel prospetto allegato *IV*.

Per formarsi una idea delle rinnovazioni che occorrerà invece di dover fare in avvenire, è necessario aver sott'occhio la classificazione per età del materiale attualmente in servizio, quale è esposta nei prospetti allegati *V*, *VI* e *VII*.

Da questi appare anzitutto, che una sensibile parte dei rotabili esistenti al 1° gennaio 1896, e cioè il 27 per cento delle locomotive, il 26 per cento delle carrozze ed il 36 per cento dei carri, è stata costruita dopo il 1° luglio 1885, per modo che l'età media della dotazione, sul complesso delle tre reti, non risulta che di:

anni 18.98 per le locomotive,
» 20.60 per le carrozze,
» 18.80 per i carri.

Se queste cifre si mettono a confronto con quelle risultanti dai dati esposti in statistiche di ferrovie estere, si trova agevolmente, come non sia ormai da considerarsi come cattiva la condizione media dei mezzi di trazione e di trasporto, dei quali possono disporre le nostre ferrovie; e se ne ha una riprova nel fatto, che le Società esercenti, non certamente interessate a prolungare con radicali riparazioni (che sono a loro carico) la vita del materiale oltre certi limiti, in guisa da ritardare la necessità di sostituzioni (che non sono a loro carico), chiamate a compilare un preventivo sommario dei rinnovamenti che, a loro giudizio, avrebbero necessità di essere eseguiti nel prossimo novennio, presentarono proposte, le quali esigerebbero una spesa complessiva inferiore alla metà di quella che occorrerebbe per rinnovare, con tipi moderni di maggior potenza o capacità, tutte le 534 locomotive e le 2203 carrozze che, come risulta dal prospetto allegato *VIII*, avranno, entro il 30 giugno 1905, raggiunta l'età di 40 anni.

Del resto, con riparazioni fatte a tempo opportuno, e purchè il tipo non sia assolutamente disadatto, una locomotiva od una carrozza può mantenersi perfettamente atta a prestar buon servizio anche al di là di detto limite d'età, il quale ha nulla di assoluto, non costituendo, in realtà, che una base convenzionale per la netta separazione dei rispet-

---

creto 2 ottobre 1887, n. 4994 (serie 3ª), allo scopo di potere, come consentivano i contratti, assegnare invece l'avanzo stesso alla Cassa per gli aumenti patrimoniali, la quale si trovava fin d'allora in condizioni peggiori di quelle del primo fondo di riserva.

(1) Rispetto ai lavori del primo fondo di riserva, ciò è stato fatto per le linee formanti oggetto delle convenzioni approvate con la legge 20 luglio 1888, n 5550 (serie 3ª), essendosi pattuito all'art. 13 della convenzione con la Società delle Meridionali: « Saranno interamente » a carico della Società le spese di qualunque natura, necessarie per » la buona manutenzione e conservazione e per il regolare esercizio » delle linee concesse. In queste spese si comprendono tutte quelle » necessarie per riparare i danni cagionati da vizi di costruzione, da » casi fortuiti e di forza maggiore, incluse quelle di cui all'art. 56 » del capitolato per la rete Adriatica ». E la stessa disposizione si ha nell'articolo di pari numero delle convenzioni con la Mediterranea e con la Sicula, con la sola differenza che per queste si tratta di linee semplicemente *affidate in costruzione*.

tivi obblighi delle Società e dei fondi di riserva rispetto alla conservazione del materiale (1).

Ma appunto per le diverse condizioni di costruzione, se vi son locomotive e carrozze che potranno durare oltre i 40 anni, ve ne sono altre, sebbene più giovani (come vi son pure dei carri, quantunque ancora lontani dall'età di 60 anni), che non possono soddisfare convenientemente, per la vetustà del tipo, alle odierne esigenze del servizio; ed importa quindi se ne possa eseguire la rinnovazione prima che quei limiti siano raggiunti, senza che naturalmente debbano da ciò derivare indebiti oneri pei fondi di riserva, o indebiti vantaggi alle Società esercenti. Ed a questo è facile provvedere con opportune cautele, delle quali s'avrà miglior occasione di far cenno nel parlare dei singoli articoli del disegno di legge. (*Continua*).

Provvedimenti a favore degli Istituti di Previdenza DEL PERSONALE FERROVIARIO

DISEGNO DI LEGGE

***presentato alla Camera dal Ministro dei Lavori Pubblici onorevole Perazzi**, di concerto col Ministro del Tesoro on. **Colombo**, nella seduta del 28 aprile 1896.*

Art. 1. — Per agevolare alle Casse Pensioni e di Mutuo Soccorso del personale appartenente alle Reti Ferroviarie del Mediterraneo, dell'Adriatico e della Sicilia il conseguimento del fine per il quale esse furono istituite, in aggiunta ai versamenti dei quali si parla nel quarto comma dell'art. 35 dei Capitolati d'esercizio Mediterraneo e Adriatico e 31 Siculo, il Governo farà riscuotere e versare a favore delle Casse anzidette i proventi delle tasse di cui agli art. 2 e 3 della presente legge.

Art. 2. — A partire dal 1° gennaio 1897, per ogni trasporto di persone e di cose che si effettuerà sulle Strade Ferrate delle Reti Mediterranea, Adriatica e Sicula, verrà corrisposta una tassa fissa nelle misure seguenti:

Lire 0.05 per ogni trasporto, la cui spesa sia inferiore a lire 10;
Lire 0.10 per ogni trasporto, la cui spesa sia compresa fra lire 10.01 e lire 20;
Lire 0.20 per ogni trasporto, la cui spesa sia compresa fra lire 20.01 e lire 30;
Lire 0.40 per ogni trasporto, la cui spesa sia compresa fra lire 30.01 e lire 50;
Lire 0.60 per ogni trasporto, la cui spesa sia compresa fra lire 50.01 e lire 75;
Lire 0.80 per ogni trasporto, la cui spesa sia compresa fra lire 75.01 e lire 100;
Lire 1.00 per ogni trasporto, la cui spesa superi le lire 100.

Saranno esenti dalla tassa i trasporti di viaggiatori in terza e quarta classe, la cui spesa non sia superiore ad *una lira*.

Art. 3. — Parimenti dal 1° gennaio 1897, nei casi previsti al comma 4° dell'art. 69 ed all'avvertenza *c*) dell'articolo 63 delle Tariffe dei trasporti (allegato *D* ai Capitolati d'esercizio delle Reti suddette), sarà prelevato sul prezzo di ogni operazione di carico o di scarico l'importo di centesimi *dieci* per ogni tonnellata di merce, in diminuzione della quota di *diritto fisso* da rimborsarsi alle parti qualora queste eseguiscano la manipolazione delle merci, ovvero in diminuzione della stessa quota che l'Amministrazione esercente trattiene quando essa si sostituisce alle parti nella manipolazione anzidetta.

Art. 4. — Gli introiti derivanti dalle disposizioni contenute nell'art. 2 e 3 saranno dalle Società esercenti versati alle Casse Pensioni delle Reti rispettive per la successiva assegnazione a ciascuno degli Istituti menzionati all'art. 1, che sarà fatta contemporaneamente al riparto definitivo dei fondi esistenti e di ogni altro introito devoluto alle casse. Appositi accordi saranno presi al riguardo fra il Governo ed i Comitati amministratori degli Istituti.

Art. 5. — I provvedimenti contemplati nella presente legge non avranno per effetto di variare in alcun modo la situazione della Società Italiana per le Strade Ferrate Meridionali esercente la Rete Adriatica in tutto ciò che si riferisce ai diritti ed ai doveri dei contraenti, sancite dall'art. 35 del Capitolato d'esercizio, che restano perciò impregiudicati.

Art. 6. — Col 31 dicembre 1896 saranno chiuse le iscrizioni di nuovi compartecipanti alle attuali Casse Pensioni delle tre Reti nominate nell'art. 1 e gli agenti nuovamente assunti, a partire dal 1° gennaio 1897, al servizio delle Reti medesime, saranno inscritti al nuovo Istituto di cui al seguente art. 7.

È fatta eccezione soltanto per i passaggi dalle Casse Soccorso esistenti alle Casse Pensioni della rispettiva Rete, a cui avessero diritto gli attuali compartecipanti in virtù delle disposizioni statutarie vigenti.

Art. 7. — Ognuna delle tre Amministrazioni esercenti le Reti Mediterranea, Adriatica e Sicula, dovrà creare un ***Istituto di previdenza***, al quale saranno inscritti gli agenti rispettivamente assunti in servizio dal 1° gennaio 1897.

Alla formazione dei capitali occorrenti per il funzionamento del nuovo Istituto concorreranno le Società e gli agenti nel modo e nella misura che oggi si pratica per gli attuali Istituti, ai quali saranno pure devoluti gli altri eventuali proventi che venissero loro attribuiti.

I contributi delle Società, quelli degli agenti e gli altri proventi saranno dalle Società versati mensilmente alla Cassa dei Depositi e Prestiti, il cui còmpito sarà quello di curarne l'impiego fruttifero nei modi stessi coi quali cura l'impiego della massa degli altri capitali ad essa affidati e secondo la ripartizione d'impiego che verrà determinata dal Regolamento, da compilarsi d'accordo tra il Governo e le Società. La Cassa sui capitali così affidatile corrisponderà un interesse pari al frutto annuale, lordo da qualunque spesa, ottenuto dal complesso dei capitali da essa amministrati. Sull'ammontare dell'interesse in tal modo liquidato, saranno rimborsate alla Cassa le spese da essa incontrate, la natura e la entità delle quali saranno determinate dal citato Regolamento.

Ciascun Istituto sarà organizzato col sistema del *conto individuale* con quelle forme che sono usate in tale sistema e da stabilirsi nel Regolamento.

L'amministrazione di ciascun Istituto sarà affidata ad un Comitato del quale faranno parte almeno tre fra gli inscritti all'Istituto medesimo.

(1) Mentre dai capitolati del 1885, all'articolo 58 per le reti Mediterranea ed Adriatica, 54 per la Sicula, è stabilito che per rinnovare il materiale rotabile col fondo di riserva devono essere trascorsi, dal tempo dell'acquisto, non meno di 40 anni per le locomotive e le carrozze, e di anni 60 per i carri, nei calcoli che servirono di base alle Convenzioni stipulate il 20 novembre 1877 per l'esercizio delle reti dell'Adriatico e Mediterranea, veniva assegnata una durata di 55 anni alle locomotive e di 65 alle carrozze ed ai carri, e si legge in proposito a pag. XVI della Relazione accompagnante il disegno di legge presentato alla Camera il 22 novembre 1877 per l'approvazione di quelle Convenzioni: « Il materiale mobile deperisce naturalmente per l'età e per l'uso. La sua durata potrebbe essere indefinita, ricambiandosi successivamente le parti deperite; ma la pratica ha dimostrato che dopo un certo tempo non c'è tornaconto per la riparazione, ed è preferibile di metterlo fuori servizio. La durata però del materiale può variare entro certi limiti, onde parve opportuno di fissarla convenzionalmente. Per la locomotiva fu fissata a 55 anni. Dopo un certo tempo di servizio normale la locomotiva può destinarsi a servizi secondari sovra linee di poco traffico, e può prolungarsi così la sua vita, senza che sia messa affatto fuori d'uso. Alle carrozze ed ai carri si è assegnato una più lunga durata, cioè di 65 anni. La maggiore semplicità dei loro organi ne rende anche più facile la conservazione ».

E si può anche notare, che, mentre le più vecchie locomotive delle Reti italiane sono del 1853, sulle ferrovie, ad esempio, dell'Impero tedesco, si trovavano ancora in servizio, nel 1894-95, 40 locomotive costruite negli anni dal 1846 al 1852, e ben 122 locomotive avevano oltrepassato il 40° anno di età, sebbene non si possa dire che non siano state assegnate annualmente cospicue somme alla rinnovazione del materiale rotabile di quelle strade ferrate.

CRONACA PARLAMENTARE
delle FERROVIE e dei LAVORI PUBBLICI

Camera dei Deputati.

Mozioni, interpellanze ed interrogazioni. — Nella seduta del 14 corrente il Ministro dei Lavori Pubblici rispose ad una interrogazione dell'on. Giuliani che *desiderava sapere se non fosse opportuno disporre la sospensione, sia pure per pochi anni, di ulteriori concorsi, fino a quando non vengano sistemati gl'impiegati governativi straordinari addetti alle costruzioni delle ferrovie, i quali sono tuttora in servizio. E, data la necessità di doverli licenziare, perchè non si applicano loro disposizioni meno rigide e più umanitarie come si è praticato in simili circostanze dagli altri ministeri, e come lo stesso on. Ministro ha praticato con altri impiegati appartenenti alla stessa sua amministrazione.*

Per quanto riguarda la prima parte dell'interrogazione, il Ministro dichiarò che l'ultimo concorso risale al 1892 e che egli ne ha revocato uno che era stato aperto dal suo predecessore, intendendo che i posti che si rendono vacanti nell'amministrazione sieno occupati prima che da altri dai funzionari messi in disponibilità.

Riguardo poi alla seconda parte dell'interrogazione osservò che il trattamento che si fa agli straordinari licenziati è migliore di quello che si fa al personale di altre amministrazioni. Aggiunge che sul bilancio dello Stato fu iscritto uno stanziamento di lire 60,000 per sussidi continuativi a questo personale.

Rispose poi particolarmente all'onor. Demarinis, il quale lo interrogava sugl'intendimenti del Governo dopo la sentenza di Cassazione del 30 aprile 1896 sull'interpretazione dell'art. 82 del capitolato con le Società delle ferrovie pel rispetto dei diritti del personale straordinario addetto alle costruzioni ferroviarie.

La sentenza ha risoluto un punto della questione, perchè ha parificato le condizioni del personale addetto agli studi, e quello addetto alle costruzioni. Per l'altra parte la questione stessa è rinviata ad altra Corte d'appello.

INFORMAZIONI PARTICOLARI
DEL *MONITORE*

Strade Ferrate del Mediterraneo.
(*Nuovo orario generale*).

Il Ministero ha approvato il progetto d'orario estivo, presentato dalla Società delle Ferrovie del Mediterraneo, il quale sarà attivato il 1° giugno p. v.

Il nuovo orario comprenderà, oltre alla riattivazione dei treni festivi e delle abituali modificazioni richieste dalla stagione estiva e balneare, anche alcune sensibili migliorie ed innovazioni, fra le quali notiamo:

l'istituzione di una quarta coppia di treni giornalieri tra Novara e Domodossola;

l'istituzione di un nuovo treno da Mortara a Novara in coincidenza col diretto che parte da Genova alle 15.10 e con un treno che partirà da Novara verso le 10.50 per Arona;

l'effettuazione dal 12 luglio al 15 settembre di treni diretti festivi fra Chivasso ed Aosta in coincidenza col treno che parte da Torino alle 6.20 e con quello che vi arriva alle 23.10;

la posticipazione del treno in partenza da Torino alle 12.13 per Susa e Modane sino alle 12.55, in coincidenza immediata a Modane con un treno francese per Lione, Ginevra e Parigi;

la modificazione dell'orario della linea Parma-Spezia in modo da ritardare la partenza del primo treno da Spezia a Parma dalle 4.55 alle 6.30 e da far partire un treno da Borgotaro in arrivo a Parma alle 7.30;

il ristabilimento della coincidenza ad Alessandria del treno 719 da Alessandria-Cavallermaggiore col diretto 1 da Torino;

l'acceleramento di due treni 111 e 118 fra Genova e Ronco, via Busalla;

l'anticipazione dell'arrivo a Milano dalle 10.16 alle 9.50 del treno proveniente da Lugano, e dalle 9.46 alle 9.26 di quello proveniente da Porto Ceresio, Varese e Luino;

l'aumento di treni da Gallarate a Milano e la posticipazione dell'ultimo treno giornaliero da Porto Ceresio, Varese, Arona e Luino, portando il suo arrivo a Milano dalle 20.54 alle 22, pure mantenendo l'arrivo a Milano alle 20.25 d'un treno da Gallarate;

lo spostamento del locale II da Chiavari a Genova onde assicurare un regolare arrivo a Genova P. Br. verso le ore 7.30 e sulla Pisa-Roma alcune varianti all'orario dei treni viaggiatori in generale per esigenze di servizio.

><

Società italiana per le Strade Ferrate Meridionali.

Ricordiamo che il giorno 25 corrente in Firenze si terrà l'annuale assemblea generale degli azionisti della Società delle Ferrovie Meridionali.

Si assicura che il Consiglio d'Amministrazione della Società in detta assemblea proporrà la distribuzione di un dividendo uguale a quello dello scorso anno, cioè complessivamente di L. 33 per azione, compresi gli interessi già distribuiti in acconto.

><

Ferrovie di Reggio Emilia.
(*Progetto di lavori*).

La Società esercente per le ferrovie di Reggio Emilia ha sottoposto all'approvazione governativa un progetto concernente:

a) La soppressione dello scalo a Scandiano, piazza Montanara e binario relativo;

b) Impianti di nuovi binari nel piazzale della stazione di Sassuolo;

c) Costruzione di uno scalo al Secchia;

d) Impianto di binari di servizio nel piazzale Deposito ed Officine di Reggio Emilia.

><

Ferrovie dell'Adriatico.
(*Gare d'appalto*).

La Direzione generale per le Strade Ferrate Meridionali ha sottoposta alla approvazione governativa la proposta e gli elaborati di appalto relativi all'acquisto di materiali metallici occorrenti per il rifacimento di binari, per l'aggiunta di piastre intermedie, e per gli ampliamenti di stazioni da eseguirsi in conto della Cassa per gli aumenti patrimoniali nell'esercizio finanziario 1895-96, a carico dello stanziamento di L. 1,820,000, per la complessiva somma di L. 332,383.44.

Fra i materiali da provvedere sono compresi:

N. 22,100 piastre intermedie, di modello meridionale, del peso totale complessivo di kg. 44,200;

N. 60,000 arpioni ordinari del modello N. 2 ex-Alta Italia; N. 8750 arpioni speciali del modello meridionale e N. 72,000 arpioni ordinari, pure del modello meridionale, del peso totale approssimativo: i primi di chilogrammi 24,000; i secondi di kg. 4113 ed i terzi di kg. 28,800;

N. 20,600 caviglie col capo a becco d'anatra, del diametro di mm. 25 e del peso totale approssimativo di kg. 16,995;

Tonn. 248,975 di rotaie del modello N. 2 ex-Alta Italia, e tonn. 544,320 di rotaie modello meridionale.

(*Progetti, preventivi, ecc., presentati all'approvazione governativa*).

L'Amministrazione delle Strade Ferrate Meridionali ha sottoposto alla approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici:

1. Il contratto stipulato colla Compagnia Generale della Illuminazione a gas di Rimini, per estendere ai locali ed aree scoperte delle officine e dei magazzini la illuminazione a gas, già attivata per quella stazione, e valersi eventualmente del gas pel riscaldamento dei cerchioni nelle officine stesse;

2. La proposta dei lavori occorrenti per difendere la ferrovia contro le inondazioni nel tratto compreso fra i km. 694.802 e 695.131 e fra i km. 696.577 e 696.931 della linea da *Bologna ad Otranto*. La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 1100;

3. La proposta, con annesso preventivo di spesa di L. 5000, relativa alla sostituzione in stazione di *Verona-Porta Vescovo* di una stadera a ponte da 20 tonnellate con un'altra della portata di 30 tonnellate, dell'ultimo tipo Bianco-Opessi;

4. Il preventivo della spesa di L. 370, occorrente per provvedere alla costruzione di un casotto ad uso di cucina del Caffè ristoratore nella stazione di Spoleto, lungo la ferrovia *Orte-Falconara;*

5. Il progetto dei lavori occorrenti per l'ampliamento della stazione di Carpi, lungo la ferrovia da *Modena a Verona*. L'importo di tutte le opere comprese nel progetto è preventivato di L. 64,650, escluso il valore del materiale metallico d'armamento, valutato in L. 10,340.45. Si provvederà all'esecuzione dei lavori mediante licitazione privata, per quanto riguarda le opere murarie, i movimenti di terra, la fornitura della ghiaia, nonchè la provvista e posa in opera della pensilina metallica; per il rimanente si provvederà in economia;

6. La proposta per la esecuzione di lavori di consolidamento del ponticello della luce di m. 2 al chilometro 27.279 della linea da *Zollino a Gallipoli*, con annesso preventivo di spesa di L. 550;

7. La proposta per l'impianto di un binario tronco da servire per il deposito dei carri contenenti merci soggette a vincolo doganale, in stazione di Udine, lungo la ferrovia da *Mestre a Cormons.*

><

Ferrovie del Mediterraneo.

(Progetti, preventivi, ecc. presentati all'approvazione governativa).

L'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha sottoposto alla approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici:

1. Il preventivo della spesa di L. 400 occorrente per l'impianto di tombini di scolo a quattro piattaforme da m. 4.50 situate alla parte di levante, alla radice del ponte Spinola, allo scalo di piazza Caricamento nel *Porto di Genova;*

2. La proposta per l'impianto di un terzo binario nella stazione di Quarto lungo la linea da *Genova a Spezia*. La spesa all'uopo preventivata ammonta a lire 123,255.35, escluso il valore del materiale metallico di armamento, previsto in L. 7755.35. Il progetto dovrebbe essere approvato anche agli effetti delle espropriazioni per causa di pubblica utilità. Alla esecuzione dei lavori si provvederà dalla Società esercente, sia mediante contratto a licitazione privata con Ditte benevise, sia direttamente per quanto riguarda i lavori di armamento e gli apparati centrali;

3. Il preventivo della spesa di L. 430 occorrente per l'impianto di nuove cancellate in legno nel magazzino delle merci celeri nella stazione di *Milano Centrale;*

4. Il preventivo della spesa di L. 4500 occorrente per provvedere allo sgombro di massi dalla falda a monte sopra l'imbocco della galleria di Vernazza, fra le stazioni di Vernazza e di Corniglia, lungo la ferrovia da *Genova a Spezia;*

5. Il progetto di lavori di sistemazione della fossa derivatrice delle acque dell'Orme per uso del rifornitore della stazione di Empoli, lungo la linea *Firenze-Pisa.* La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 6700;

6. Il progetto dei lavori occorrenti per il riordinamento dei marciapiedi e per la costruzione di una pensilina metallica addossata al fabbricato dei viaggiatori nella stazione di Busto Arsizio, lungo la ferrovia da *Rho a Gallarate*. La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 10,050. Si provvederà all'esecuzione dei lavori mediante due separati cottimi da affidarsi a trattativa privata per la parte muraria e per quella metallica. I lavori di armamento saranno eseguiti in economia;

7. La proposta relativa alla esecuzione dei lavori occorrenti per provvedere alla chiusura, mediante cancello, dell'accesso dalla uscita viaggiatori alla sala bagagli, in stazione di Savona-Letimbro, lungo la ferrovia da *Genova a Ventimiglia;*

8. Il progetto di consolidamento del ponticello al chilometro 48.769.50, fra le stazioni di Paleni e di Gioia Tauro della ferrovia da *Reggio a Castrocucco,* con annesso preventivo di spesa di L. 1800;

9. Il preventivo della spesa di L. 1575 occorrente per la sostituzione della travata a monte della impalcatura metallica per il ponte Ricortola al chilom. 143.499 della linea *Pisa-Spezia.*

><

Ferrovie della Sicilia.

(Progetti, preventivi, ecc., presentati all'approvazione governativa).

La Direzione Generale per le Strade Ferrate della Sicilia ha sottoposto alla approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici:

1. La proposta per la costruzione di un muro a secco di chiusura fra le proprietà Bartolotta e la stradella di accesso al fondo Troisi, presso la stazione di Racalmuto, nella linea *Bicocca-Canicattì-Caldare.* Spesa prevista lire 418.17;

2. La proposta di lavori di consolidamento della trincea d'approccio verso Santa Caterina nella galleria di Caltanissetta, sulla linea da *Santa Caterina a Canicattì*, con annesso preventivo di spesa di L. 4050. Lavoro da eseguire mediante licitazione privata;

3. La proposta dei lavori occorrenti per il riattamento del pontile militare situato sulla spiaggia di *Villa San Giovanni* a sud della strada Garibaldi. La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 746.21;

4. Il progetto per la costruzione di un muro di difesa al colatore a valle del drenaggio al Gesso al chilometro 143.337 da Palermo della linea *Bicocca-Canicattì-Caldare* fra le stazioni di San Cataldo e di Serradifalco.

><

Unione delle Ferrovie italiane d'interesse locale.

L'assemblea generale dell'Unione delle Ferrovie d'interesse locale è indetta per il giorno 27 corrente nelle sale del Consiglio Provinciale di Napoli (Vedi *Avvisi Società ferroviarie*).

><

Ferrovia Circumetnea.

(Per la fermata di Gaito).

La Società Siciliana di lavori pubblici, ritenuta la utilità resa dalla fermata provvisoria della linea Circumetnea stabilita al Gaito, per il solo servizio delle merci

destinate al molo di Catania, ha presentato domanda al Ministero dei Lavori Pubblici per ottenere di rendere definitiva la detta fermata, ampliandone i servizi in guisa da consentirne la estensione anche alle destinazioni di merci per i quartieri bassi della città.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato, ha dato il suo parere sui seguenti affari riguardanti il servizio delle Strade Ferrate:

1. Su di un atto di transazione concordato colla Impresa Domenico Vitali, per maggiori compensi chiesti in dipendenza dei lavori di costruzione dei fabbricati e piani caricatori della stazione di Roma-Tuscolana, e delle case cantoniere sul raccordo della linea Roma-Pisa colla stazione del Pontonaccio;

2. Su di un atto di transazione fra la Società esercente la Rete Mediterranea e la predetta Impresa Domenico Vitali, in ordine ai maggiori compensi chiesti dalla Impresa stessa per l'esecuzione dei movimenti di terra e dei manufatti, nella costruzione di una stazione alla via Tuscolana, presso Roma, sulla linea Roma-Pisa, e dei tronchi di raccordo della stazione medesima colle linee di Firenze, di Solmona e di Napoli;

3. Sulla definizione di una vertenza colla Impresa Pietro Parri, per l'appalto ad essa affidato a cura della Società per le Strade Ferrate Meridionali, dei lavori per la sistemazione del fiume Ombrone, lungo la ferrovia da Pistoia a Pisa.

Il Consiglio di Stato:

Ha dato il suo parere sugli atti di liquidazione finale e di collaudo dei lavori di ampliamento della stazione di Avellino, eseguiti dall'appaltatore Giuseppe Tazzini, in dipendenza del contratto 20 agosto 1893, stipulato a licitazione privata da esso appaltatore e la Società esercente la Rete Mediterranea, in rappresentanza e per conto dell'Amministrazione dello Stato;

Ha manifestato l'avviso che sia da approvarsi il progetto di transazione fra la Società esercente la Rete Adriatica, in rappresentanza del Governo, ed il signor Baldassarre Rosai, circa l'indennità dovuta a quest'ultimo in dipendenza dello spostamento della linea Aretina fra l'Affrico ed il Mugnone;

Ha ritenuto che possa essere approvato un progetto della Direzione generale delle Strade Ferrate Meridionali, relativo a lavori di sistemazione delle trincee d'accesso al viadotto di Paderno, lungo la ferrovia da Ponte San Pietro a Seregno. La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 38,000; ed alla esecuzione delle opere si propone di provvedere per appalto a trattativa privata.

><

Deliberazioni del Comitato Superiore delle Strade Ferrate.

Il Comitato Superiore delle Strade Ferrate ha dato il parere sui seguenti affari:

Atti di collaudo dei lavori di costruzione di un pennello a destra ed a monte del ponte sul Po presso Valenza, lungo la linea Alessandria-Arona;

Proposta presentata dalla Società esercente la Rete Mediterranea per la trasformazione con archi in muratura del viadotto attualmente con travate metalliche sul vallone Acquabona lungo la linea Savona-Bra;

Convenzione fatta preparare dalla Società suddetta onde permettere al signor Carlo Piva di Oneglia di rialzare due pilastri che trovansi in una sua proprietà a distanza minore della prescritta dalla ferrovia Genova-Ventimiglia;

Atti di collaudo e liquidazione finale dei lavori eseguiti dall'Impresa Dri pel consolidamento della stazione di Dogna sulla linea Udine-Pontebba;

Convenzione per la transazione di vertenze insorte fra il Governo e la Società Anonima Briantea, concessionaria della linea Monza-Calolzio, rispetto alla competenza passiva della spesa di alcuni lavori eseguiti o progettati dalla Società delle Meridionali esercente la linea medesima.

><

Tariffe ferroviarie italiane.

L'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo, per la parte che la riguarda, ha approvato le conclusioni del verbale della conferenza 18-20 marzo p. p. tenutasi a Reggio di Calabria, per il servizio di navigazione attraverso lo Stretto di Messina per mezzo dei *ferry-boats* con l'allegatovi progetto di norme per il servizio cumulativo della stazione di Reggio Portotransito e per l'uso e l'esercizio dei relativi impianti.

—

La Mediterranea ha disposto che col giorno 16 dell'andante mese la tariffa locale N. 225 P. V. venga estesa alle stazioni della linea Velletri-Terracina (Velletri esclusa) allo scopo di favorire il traffico, per le percorrenze oltre i 200 chilometri, del fieno e della paglia.

—

Il Ministero del Tesoro, di accordo con quello delle Finanze, ha dato la sua approvazione:

1. Alla rinnovazione per un altro anno, a datare dal 1° del corrente mese, della concessione alla Società di esportazione agricola Cirio, per i trasporti di vino da stazioni della linea Zollino-Gallipoli, con destinazione di Roma;

2. Ad una proposta di facilitazioni a favore della Ditta P. A. Barbè di Ferrara, relativa ai trasporti delle materie prime occorrenti allo Stabilimento di concimi chimici e di acido solforico di cui la Ditta stessa è proprietaria;

3. Alla proroga per altri due anni, e sempre in via di esperimento, a partire dal 1° giugno p. v. della tariffa locale N. 227 P. V. per il trasporto dei materiali componenti le ferrovie economiche;

4. Alla rinnovazione per un altro anno, ed alle stesse condizioni, della concessione fatta nello scorso anno alla Ditta Runcio, per i trasporti di agrumi da Barcellona a Messina;

5. Alla proposta di proroga, fino al 31 maggio 1898, dello esperimento della tariffa speciale N. 10 G. V. per i trasporti di bozzoli vivi;

6. Alla concessione proposta a favore della Ditta Ing. Cartelli di Padova pel trasporto di 1000 tonnellate di ghiaia da Cittadella a Monselice, nel periodo di un anno.

—

La Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo anche a nome delle Amministrazioni Ferroviarie dell'Adriatico e della Sicilia, ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici un progetto di supplemento (13°) alle tariffe pel trasporto delle merci a grande ed a piccola velocità in servizio diretto fra l'Italia e la Germania, da attuarsi col 1° giugno p. v.

—

Trovasi in corso di approvazione una proposta dell'Amministrazione delle Strade Ferrate della Sicilia, presentata anche a nome e per conto di quelle delle Ferrovie del Mediterraneo, e relativa a modificazioni al Regolamento per l'applicazione della convenzione pei trasporti militari, in data 28 agosto 1882, approvata con R. Decreto del 31 maggio 1883, ed alle istruzioni approvate in data 24 luglio 1890 dal Ministero della Guerra.

Le proposte modificazioni concernono le tasse di trasbordo da applicarsi ai trasporti militari che devono attraversare lo stretto di Messina.

—

Trovasi pure in corso di approvazione una proposta della Direzione generale per le Strade Ferrate del Mediterraneo relativa alla istituzione di una tariffa locale N. 419, piccola velocità, valevole, in via di esperimento, dal 20 maggio al 31 luglio 1896, pel trasporto dei bozzoli morti e sgorboni vuoti di ritorno.

—

La Mediterranea ha, con parere favorevole, presentato al Ministero dei Lavori Pubblici una domanda della Ditta Luigi Taddei per ottenere che la nota concessione accordatale, per i suoi trasporti di legname greggio da Fara Sabina e da Poggio Mirteto, che scade col 21 del corrente mese, sia rinnovata alle stesse condizioni per un altro anno, vale a dire a tutto maggio 1897.

—

La Mediterranea, d'accordo coll'Adriatica, ha determinato di mantenere in vigore per altri due anni, cioè fino a tutto giugno 1898, e sempre in via di esperimento, la estensione della tariffa locale N. 219, P. V., ai transiti di Puio e di Chiasso.

—

La Mediterranea, anche a nome e per conto delle altre Amministrazioni ferroviarie, ha proposto al Ministero dei Lavori Pubblici che sia mantenuta in vigore per altri due anni, e cioè fino a tutto giugno 1898, e sempre in via di esperimento, la tariffa speciale N. 125, P. V., per i trasporti di concimi artificiali non nominati, in pannelli od in polvere.

—

L'Adriatica ha presentato all'approvazione superiore la proposta di accogliere una istanza della Ditta Fratelli Maggi, tendente ad ottenere la rinnovazione per tutto l'anno in corso, della concessione per i trasporti di calce e di legname, scaduta col 31 dicembre u. s., ammettendo alla concessione stessa, per quanto riguarda le spedizioni di calce, fra le stazioni destinatarie, anche quelle di Calusco, San Pietro Berbenno e Corteolona.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie del Mediterraneo. — *Prodotti dal 1° luglio 1895 al 10 maggio 1896.* — Nella decade dal 1° al 10 maggio corrente i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate della Rete Mediterranea ascesero a L. 3,528,436.96, con una diminuzione di L. 51,382.91 sulla corrispondente decade del 1895.

L'insieme dei prodotti dal 1° luglio 1895 al 10 maggio 1896 si ragguaglia a L. 109,768,739.69, presentando un aumento di L. 6,318,500.64 sul periodo corrispondente dell'esercizio precedente.

Ferrovie dell'Adriatico. — *Prodotti dal 1° gennaio al 30 aprile 1896.* — Nella decade dal 21 al 30 aprile ora scorso i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate Meridionali, rete Adriatica, ascesero a L. 2,657,229.80 con diminuzione di L. 315,128.69 su quelli ottenuti nella corrispondente decade del 1895.

L'insieme dei prodotti dal 1° gennaio al 30 aprile 1896 si ragguaglia a L. 30,696,835.70 e presenta un aumento di L. 1,328,193.37 in confronto dello stesso periodo dell'esercizio precedente.

Ferrovie della Sicilia. — *Prodotti dal 1° luglio 1895 al 30 aprile 1896.* — Nella decade dal 21 al 30 aprile ora scorso i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate della Sicilia ascesero a L. 256,289 con una diminuzione di lire 436 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

I prodotti dal 1° luglio al 30 aprile ammontano a lire 8,572,629, con un aumento di lire 559,779 sul corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

Le stazioni di Milano. — Lunedì scorso si è riunita a Milano, sotto la presidenza del Sindaco, la numerosa Commissione municipale pel riordino dei servizi ferroviarii, e furono letti due Memoriali preparati, uno dall'ing. Edgardo De Capitani d'Arzago, l'altro dall'ingegnere Bellini.

La Commissione prese atto con soddisfazione come, sulla maggior parte dei provvedimenti desiderati per il servizio viaggiatori, per la Grande Velocità e per i servizi postali, sia intervenuto pieno accordo fra le Società ed il Governo e che si potrà quindi dar mano prestissimo ai lavori. Così pure pei miglioramenti a Porta Garibaldi ed al Sempione (smistamento) sembra eliminata ogni difficoltà. La Commissione fece buon viso al divisamento della Mediterranea di aprire quest'ultima stazione al servizio locale per carri completi, esaudendo un desiderio espresso dal Municipio sin dal 1891 e dalla Camera di Commercio sino dal 1887.

La grossa questione delle nuove stazioni diede luogo ad un vivace scambio di idee; tuttavia la Commissione, a quanto sembra, finì per pronunciarsi unanime sul concetto di raccomandare anzitutto la costruzione completa del progetto della Mediterranea, con alcune aggiunte per un maggiore sviluppo nella lunghezza dei binari, affermando nuovamente essere interesse prevalente su ogni altro — e che non può soffrire ulteriori indugi ad essere tenuto nel debito conto — il provvedere al rapido funzionamento dei servizi di trasporto merci fra Genova e Milano.

Provveduto a questo, la Commissione opina si debba tener conto del progetto dell'Adriatica per la stazione orientale, e fa voti perchè si addivenga ad un accordo fra le due Società, e che, in ogni caso, le divergenze fra di esse non abbiano in nessuna guisa ad ostacolare o solo ritardare la esecuzione dei lavori a Porta Romana.

I due Memoriali furono spediti al Ministro dei Lavori Pubblici.

Ferrovia della Valle dell'Olona. — Il giorno 4 corrente, sotto la presidenza del conte Giulio Durini, si tenne presso la Sede della ferrovia Novara-Seregno un'adunanza del Comitato Promotore per la ferrovia della Valle dell'Olona.

Letto il verbale dell'ultima adunanza, il Presidente comunicò l'esito delle pratiche fatte presso la Nord Milano per l'esercizio della nuova linea e colla Società Novara-Seregno per rendere cumulativo il tronco Castellanza-Busto e per il conseguente ampliamento di queste due stazioni.

Quindi il segretario ing. Giulio Rusconi-Clerici, mostrò in appoggio ad una corografia generale della vallata, il nuovo tracciato della linea quale risulterebbe dai rilievi e studi eseguiti nei decorsi mesi, rilevando le poche difficoltà a superare la convenienza del tracciato per poter servire i molteplici stabilimenti, importanti un movimento annuo di merci veramente notevole.

Accordatosi il Comitato sul numero e la località delle stazioni e fermate, fece voti che i Comuni interessati e la provincia sieno generosi di sussidi e più ancora larghi di quell'appoggio morale necessario ed indispensabile al compimento dell'impresa.

Ferrovia Sant'Arcangelo-Urbino. — Giovedì scorso l'on. Ministro dei Lavori Pubblici ha ricevuta la Commissione portantegli i voti delle popolazioni interessate alla esecuzione del tracciato prescelto della ferrovia da Sant'Arcangelo ad Urbino.

L'on. Perazzi ha accolto assai benevolmente la Commissione, promettendole di tenere a cuore i legittimi desiderii dei quali essa si era fatta interprete.

Ferrovie Nord-Milano. — Dalla Relazione del Consiglio d'Amministrazione approvata nell'Assemblea ge-

nerale degli Azionisti del 20 aprile 1897 apprendiamo che l'utile dell'esercizio 1895 ammonta a L. 1,421,149.11, in aumento di L. 27,071.77 in confronto del 1894. Si ebbe un aumento d'introiti di L. 103,272.95 e un aumento di spesa di L. 76,201.18 causato sopratutto da maggiori spese per manutenzione del materiale rotabile, resa più costosa dai treni rapidi e sempre più pesanti, treni che per l'avvenire verranno effettuati con materiale meglio adatto; hanno pure contribuito in modo sensibile all'aumento di spesa le nevicate veramente eccezionali verificatesi nei primi mesi dell'anno 1895.

L'utile netto è in notevole aumento in confronto di quello della gestione 1894, ma non è facilmente comparabile collo stesso in causa delle modificazioni apportate al capitale ed ai titoli della Società, Dette modificazioni, eseguite a metà esercizio, accentuarono i beneficii che l'Amministrazione si ripromette dalla completa conversione del debito obbligazioni.

Ferrovie d'interesse locale, nel Trentino. — Con decreto 23 marzo a. c. l'Eccelso I. R. Ministero delle ferrovie concesse, per la durata di un anno, alla borgata di Pergine, la chiesta approvazione di poter intraprendere gli studi preliminari occorrenti per la costruzione di una ferrovia locale a scartamento ridotto con esercizio elettrico, dalla stazione di Pergine della ferrovia di Valsugana a Montaguaga e lago di Serraglia nella Valle di Pinè.

— L'Eccelso I. R. Ministero delle ferrovie accordò pure il permesso d'intraprendere gli studi per la costruzione di una ferrovia locale a scartamento normale che si dirami da un punto della linea Bolzano-Merano, fra le stazioni di Bolzano e Sigmundskrou e per Eppau vada fino a Caldaro, coll'eventuale continuazione per Fermeno fino alla stazione di Egna-Fermeno delle Strade Ferrate meridionali.

Ferrovia di Superga. — Ieri venne dichiarato il fallimento della Società della Ferrovia di Superga, ad istanza della Società medesima.

L'attivo, dipendente specialmente da crediti in contestazione col Governo, supera i sette milioni di lire, il passivo supera i sei milioni.

Creditori principali sono: la Banca d'Italia, il Credito Torinese in liquidazione e la Banca di Bellinzona, i quali hanno garanzie di pegno e d'ipoteca, il Credito Mobiliare ed altri.

Ferrovia Massaua-Kassala. — Lo *Spectateur d'Orient* (giornale ateniese, redatto in francese) riceve da da Massaua, e noi riferiamo per debito di cronisti, che un gruppo di capitalisti greci e inglesi intende presentare al Governo italiano un progetto per la costruzione di un tronco ferroviario per congiungere Massaua a Kassala.

Questo progetto, di cui si è già parlato tempo fa e poi si è messo in disparte per mancanza di capitale, ora grazie all'attività dei Greci è tornato in campo e potrà essere tradotto in realtà, qualora l'Italia e l'Inghilterra pensassero di favorirlo sussidiandolo.

Ove si compiesse la conquista del Sudan per parte degl'Inglesi, è certo che tale linea sarebbe per loro molto utile per i traffici.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie Svizzere. — *Nuove linee.* — Al Governo del Cantone di Svitto vennero sottoposti dal Dipartimento federale delle ferrovie due progetti di ferrovia; 1. Brunnen Morschach-Axenstem; 2. Axenstrasse-Morschach-Axenstein. Il Governo si è pronunciato favorevole al primo di questi progetti.

Ferrovie Bulgare. — *Nuove linee.* — Scrivono da Sofia che l'ingegnere Besenzanica di Milano ha assunto in questi giorni la costruzione e la direzione dei lavori per la nuova linea Bulgara *Român-Plevna-Chumla.*

Questa linea, che avrà una lunghezza di circa 330 chilometri e che metterà la Bulgaria del Nord in comunicazione più rapida cogli Stati limitrofi e col mare, ha una importanza grandissima.

L'ingegnere Besenzanica compì già con eccellenti risultati la costruzione di una parte del tronco Sofia-Român a lui affidato.

Ferrovie Russe. — *La ferrovia Transcaucasiana.* — In un recente numero il *Novosti* ritorna sulla questione di riunire con una ferrovia il Transcaucaso alla Russia di Europa.

La ferrovia esistente termina a Vladicaucaso e le comunicazioni con Tiflis, Koutaïs, Elisabethpol, Kars, ecc., si fanno in vettura, o per mare, su Batum e Poti, o su Bakan. Quest'ultimo sistema di trasporto è riservato alle merci, ma tanto l'uno come l'altro presentano dei gravi inconvenienti per il costo e per il tempo.

Il Governo si è preoccupato da molto tempo della creazione di una ferrovia che traversi il Caucaso da una parte all'altra per ragioni strategiche. Si progettò, prima di costruire una linea da Vladicaucaso, attraverso le montagne, fino alla stazione di Avtchaly, a 10 verste all'ovest di Tiflis. Un altro progetto portava la riunione della stazione di Darg-Koch, della ferrovia di Vladicaucaso, a quella di Gori, a 70 verste all'ovest di Tiflis. Ma questi due progetti sono stati abbandonati come troppo costosi, poichè bisognava costruire dei *tunnels* di parecchie diecine di verste, e questi lavori erano poco conosciuti allora in Russia.

Fra gli altri progetti che furono elaborati, il *Novosti* si ferma a preferenza su quello di una ferrovia costeggiante il Mar Caspio ed il Mar Nero, senza attraversare le montagne. Questo piano appartiene alla Compagnia di Vladicaucaso, che voleva assumersene la costruzione.

La linea partirebbe dal punto ove la linea di Vladicaucaso traversa il fiume Kouban, dirigendosi su Soukhoum e Poti, lungo il Mar Nero.

Dal punto di vista commerciale, questa ferrovia non lascia nulla a desiderare, poichè traverserebbe dei territori molto coltivati e popolosi, ma, per contro, non risponderebbe alle esigenze strategiche per la facilità colla quale la linea potrebbe essere distrutta da truppe di sbarco.

In ogni modo il *Novosti* insiste per l'urgenza di questa costruzione, che gravi interessi reclamano prontamente.

Ferrovie dell'Africa Australe. — La Camera legislativa del Capo si è costituita in Comitato allo scopo di esaminare una proposta per la costruzione di 540 miglia di ferrovia nello Stato libero d'Orange del costo di 3,426,160 lire sterline. La somma sarà fornita in parte dallo Stato d'Orange sui suoi profitti nella linea principale del Rand, ed in parte dalla Colonia del Capo.

Notizie Diverse

Onorificenze nel personale del R. Ispettorato delle ferrovie. — Con recente decreto furono nominati ad uffiziale dell'Ordine dei SS. Maurizio e Lazzaro il sig. Sinaglia cav. Sebastiano, R. Ispettore, Capo del Gabinetto, Amm. Centr. Ispett.; ed a cavalieri del medesimo ordine i signori Saint-Cyr cav. Ippolito, R. Ispettore, Capo Sezione alla Div. V Amm. Centr. e Gonzalez cav. Domenico, Ing. Capo G. C. Direttore tecnico ferrovie Avezzano Roccasecca.

Il risparmio alle Casse postali. — Il movimento dei depositi a risparmio presso le Casse postali nei primi due mesi del 1896 è rappresentato da L. 54,977,252 di versamenti, con una lieve diminuzione di 112 milioni in confronto al periodo corrispondente del 1895.

Detratti i rimborsi effettivi e le somme impiegate per conto dei depositanti in fondi pubblici, si ha pel 1° bimestre 1896 una eccedenza dei versamenti di L. 3,233,743. Qui la differenza di fronte all'anno precedente è notevole,

giacchè la eccedenza dei versamenti che risultò nei primi due mesi del 1895 fu di oltre 19 milioni.

Il credito dei depositanti presso le Casse di risparmio postali al 29 febbraio 1896 ammontava a L. 465,693,729 sopra n. 2,906,959 libretti ed era in aumento di L. 21,877,598 e di n. 35,302 libretti rimpetto alla consistenza alla fine febbraio del 1895.

Una trazione elettrica sul Lot. — L'*Echo des Mines et de la Métallurgie* annunzia che il signor Berget, ingegnere in capo di ponti e strade a Cahors, avrebbe sottoposto al parere del Governo un progetto di trazione elettrica per rimontare il fiume fino al bacino carbonifero dell'Aveyron.

Si sa che il corso del Lot in quei dintorni procede per cateratte successive numerosissime. La navigazione per conseguenza è quasi nulla, e non si può negare che in quel paese esistono gli elementi d'un traffico considerevole.

I signor Berget utilizzerebbe le numerose cadute che rappresentano più di 200,000 cavalli, a quanto si dice, per creare una trazione elettrica che permetterebbe di rimontare il Lot senza alcuna difficoltà. Lo stesso fiume fornirebbe la forza per vincere la sua corrente.

Navi riscaldate a petrolio. — Scrivono da Brest che il Ministero francese della Marina ha deciso d'installare delle macchine per il riscaldamento misto a petrolio sui bastimenti *Charlemagne* e *Gaulois*. Esso ha prescritto al Porto di Brest l'acquisto di 20 tonnellate di petrolio per procedere ai primi esperimenti che i fornitori delle macchine dei bastimenti vogliono intraprendere. Questi due bastimenti saranno i primi della flotta francese riscaldati col petrolio.

Prodotti del Canale di Suez. — Nei primi quattro mesi dell'anno corrente i prodotti del transito attraverso il Canale di Suez ammontarono a fr. 28,049,940.10, superando di 861,606.23 franchi quelli raggiunti nel corrispondente periodo del 1895 che ascese a fr. 27,188,333.87.

Il commercio dell'Austria-Ungheria. — Il movimento commerciale dell'Impero austro-ungarico nel 1° trimestre di quest'anno ha raggiunto un valore complessivo di 363,100,000 fiorini, superando di 23,600,000 fiorini quello del corrispondente trimestre del 1895.

L'aumento riguarda tanto le importazioni quanto le esportazioni: le prime sono cresciute di 15 1|2 milioni e le seconde di milioni 8.2: ne consegue che la eccedenza delle prime sulle seconde è notevolmente aumentata, cioè da soli 5 milioni nel 1895 a milioni 12.3 in quest'anno.

Per riguardo alla quantità delle merci, nel mese di marzo scorso le importazioni ascesero a milioni 21.8 di quintali; e le esportazioni a milioni 30 3 di quintali; quindi le esportazioni hanno per questo lato superato le importazioni di 8 1|2 milioni di quintali.

L'aumento delle esportazioni riguarda principalmente gli zuccheri e le uova di pollami, mentre il bestiame da macello risulta in diminuzione. All'importazione sono in aumento i tabacchi e poi le lanerie e i tessuti di cotone.

Il commercio della Gran Brettagna. — Il movimento commerciale della Gran Brettagna con l'Estero nei primi tre mesi dell'anno corrente mostra che la ripresa degli affari è veramente notevole.

Le importazioni sono ascese nel trimestre a 112,295,000 lire sterline, presentando un aumento di Ls. 11,457,000 ossia dell'11.3 0|0. La progressione delle esportazioni risulta anche maggiore: si sono ragguagliate a Ls. 61,235,000 superando di Ls. 8,513,000, ossia del 16.1 0|0 quelle del 1° trimestre 1895.

Questi aumenti riguardano pressochè tutte le categorie delle merci all'importazione, e tutte indistintamente all'esportazione. I più grossi aumenti all'importazione si trovano nei generi alimentari, con un maggior valore di Ls. 4,817,000; poi negli oggetti fabbricati con quasi 3 milioni di sterline in più e nelle materie prime, escluse quelle tessili, con 1 1|2 milioni in più.

All'esportazione il più cospicuo aumento riguarda i filati e tessuti con oltre 3 milioni in più; poi viene quello nei metalli lavorati e nelle macchine con 2 1|2 milioni di sterline in più, infine nei generi diversi con 1 1|2 milioni in più.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Segniamo con un asterisco * le notizie di cui diamo maggiori ragguagli nelle Informazioni Particolari, ove sono pubblicate eziandio le *Deliberazioni del Consiglio di Stato* e le *Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.*

1. — Progetti e preventivi di spese presentati per l'approvazione al R. Ispettorato Generale.

Rete Adriatica. — L. 332, 383.41 * proposte ed elaborati d'appalto per acquisto di materiali metallici d'armamento;

L. 64,650 * progetto di lavori per l'ampliamento della stazione di Carpi;

L. 5000 * preventivo per sostituzione di stadera in stazione di Verona Porta Vescovo;

L. 1100 * proposta di lavori di difesa contro le inondazioni in un tratto della linea Bologna-Otranto;

L. 550 * proposta per consolidamento d'un ponticello sulla linea da Zollino a Gallipoli;

L. 370 * preventivo per costruzione d'un casotto nella stazione di Spoleto;

Contratti e proposte * diverse.

Rete Mediterranea. — L. 123,255.35 * proposta per impianto di terzo binario in stazione di Quarto, linea Genova-Spezia, oltre a L. 7755.35 per materiale metallico d'armamento;

L. 10,050 * progetto di lavori in stazione di Busto Arsizio, linea Rho-Gallarate;

L. 6700 * progetto di lavori in stazione di Empoli, linea Firenze-Pisa;

L. 4500 * preventivo per sgombro di massi sulla linea Genova-Spezia;

L. 1800 * progetto per consolidamento d'un ponticello sulla ferrovia da Reggio a Castrocucco;

L. 1575 * preventivo per lavori al ponte Ricortola, sulla linea Pisa-Spezia;

L. 430 * preventivo per impianto di cancellate in legno in stazione di Milano Centrale;

L. 400 * preventivo per impiante di tombini allo scalo di piazza Caricamento nel porto di Genova;

Proposte * diverse.

Rete Sicula. — L. 4050 * proposta per lavori di consolidamento sulla linea Santa Caterina-Canicattì;

L. 746.21 * proposta per riattivamento di pontile militare sulla spiaggia di Villa S. Giovanni;

L. 418.17 * proposta per costruzione d'un muro a secco sulla linea Bicocca-Canicattì-Caldare;

Progetto * per costruzione d'un muro di difesa, sulla stessa linea.

Ferrovie di Reggio Emilia. — Progetto * di lavori.

4. — Gare aggiudicate.

Rete Mediterranea. — Alla Ditta Rossi Giuseppe di Milano, l'appalto *definitivo* dei lavori di costruzione di un piano caricatore di trasbordo in stazione di Milano P. G., col ribasso del 18 per cento sui prezzi di tariffa.

5. — Contratti stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Mediterranea (Seduta del Comitato, 15 corrente). — Colla Ditta Zanotti Francesco di Rivarolo Canavese per costruzione di un magazzino merci ed ampliamento piazzale stazione di Cherasco;

Colla Società Ligure Matallurgica di Sestri Ponente:

a) Per fornitura di 5000 piastre di giunzione in ferro colato per armamento primo tipo con rotaie da 12 metri;

b) Per fornitura di 11,500 piastre di giunzione di ferro colato, di cui 500 per armamento, modello 2 e 11,000 per armamento modello Calabrese;

c) Per la fornitura di 10,000 piastre intermedie in ferro colato per armamento modello 3.

Colla Ditta Biagi Alfonso di Cava dei Tirreni per parziale ricostruzione della calotta e piedritti nella *Galleria Lustra* fra le stazioni di Rutino e Omignano.

II. — Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Municipio di Messina (20 maggio, ore 13, fatali). — Appalto per la costruzione della strada Comunale obbligatoria che dalla Provinciale Messina Catania per la frazione Santa Lucia-Casalatto va a S. Filippo Superiore. Importo ridotto L. 61,580.32 (ribasso 20.15 per cento).

Municipio di Roma (21 maggio, ore 13, unico e definitivo). — Appalto dei lavori di adattamento del palazzetto Clementino in Campidoglio a sede degli Archivi notarile e storico. Importo L. 20,000. Cauzione provvisoria L. 1000.

Prefettura di Pavia (27 maggio, ore 10, unico e definitivo). — Appalto dei lavori occorrenti per la sopraelevazione e l'adattamento delle due spalle esistenti del ponte di Traschio sul torrente Trebbia lungo la strada Nazionale n. 36 per la difesa alle fondazioni della spalla sinistra mediante muro di cinta e per la formazione dei nuovi rami stradali d'accesso. Importo L. 52,200. Cauzione provvisoria L. 3000.

Prefettura di Padova (28 maggio, ore 10, unico e definitivo). — Appalto dei lavori d'imbancamento a rinforzo di un tratto dell'argine sinistro di Adige dalla calata di Lusca fino a metri 62 inferiormente allo Stante, n. 20 in comune di Barbona (metri 1401.20). Importo L. 45,460. Cauzione provvisoria L. 2500.

CONCORSO. — *Municipio di Benevento.* — Fino al 20 giugno p. v. si accettano le offerte per l'impianto e l'esercizio dell'illuminazione elettrica della città con privilegio per l'illuminazione privata. Cauzione provvisoria L. 4000.

APPALTI ALL'ESTERO.

Belgio. — Si annunzia per il 30 maggio corr., al Governo provinciale di Gand, l'aggiudicazione per la ricostruzione del ponte sulla Durme ad Hanune. L'importo dei lavori ascende a fr. 336,614.

— L'amministrazione della città di San Nicolas porta a conoscenza degli interessati che è aperto il concorso per una distribuzione di acqua. I progetti dovranno essere inviati franchi di porto, al segretariato della detta città prima del 1° dicembre 1896. Un esemplare del programma del concorso sarà inviato dietro domanda.

Rumenia — *Strade ferrate dello Stato Rumeno a Bucarest* — (27 giugno). — Lavori di sterro per gli uffici, a Jassy, costruzione di un ponte e opere accessorie. Importo del lavoro fr. 170,000.

III. — Forniture diverse.

Aste.

Direzione Artiglieria e Armamenti. — Venezia — (23 maggio, ore 13, 1ª asta). — Fornitura di Kg. 54,500 di **olio d'oliva** di prima qualità per macchine. Importo L. 54,500. Cauzione L. 5450. Fatali 6 giugno, ore 12.

R. Polverificio di Fontana Liri (30 maggio, ore 15, unica e definitiva). — Fornitura di **piombo** e **tubi di piombo**: chilogrammi 10,000 piombo in lamiere a L. 0.45; chilogrammi 2800 tubi di piombo diversi a L. 0.45. Cauzione L. 576. Consegna a giorni 40.

TRASFORMAZIONE. — *Direzione Artiglieria e Armamenti.* — Spezia — (28 maggio). — Kg. 12,500 di piombo vecchio in altrettanto piombo nuovo in lastre, tubi, pani, ecc. Importo L. 1500. Cauzione L. 150. Fatali 13 giugno.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

		maggio 9	maggio 16
Azioni Ferrovie Biella		L. 485	485
» » Mediterranee		» 512	513
» » Meridionali		» 678.25	676
» » Pinerolo (1ª emiss.)		» 360	360
» » » (2ª »)		» 340	340
» » Secondarie Sarde		» 277.50	280
» » Sicule		» 594	594
Buoni Ferrovie Meridionali		» 562.50	562.50
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e			
» »	Sicule *A. B. C. D.*	» 283	284.50
» »	Cuneo (2ª emiss.)	» 310	310
» »	Gottardo 4 %	» 102.25	102.15
» »	Mediterranee 4 0[0	» 504	503.50
» »	Meridionali	» 297.50	298
» »	Meridionali Austriache	» 383.75	382.50
» »	Palermo-Marsala-Trapani	» 301	302
» »	» 2ª emiss.	» 286 50	285
» »	Pontebba	» 451	459
» »	Sarde, serie *A.*	» 287	287
» »	» serie *B.*	» 289	289
» »	» 1879	» 289	288.75
» »	Savona	» 307	307
» »	Secondarie Sarde	» 430	430
» »	Sicule 4 0[0 oro	» 469	469
» »	Tirreno	» 448	450
» »	Vittorio Emanuele	» 302.75	302.75

CONVOCAZIONI.

Società Ferroviarie, Tramviarie e di Navigazione.

22 maggio. — **Società Tramvia a vapore Maranello-Modena.** — Assemblea generale ordinaria.

25 maggio. — **Strade Ferrate Meridionali.** — Assemblea generale per le ore 12 nella sede sociale in Firenze, via Pinti, 93.

30 maggio. — **Società dei Tramways Orientali di Genova.** — Assemblea generale ordinaria e straordinaria, in 2ª convocazione, per le ore 10, nella sede sociale in piazza Manin.

ESTRAZIONI E PAGAMENTI.

Prestito Anglo-Sardo (Hambro). — Per norma degl'interessati, la Casa Bancaria C. J. Hambro e Figlio di Londra effettua il rimborso dei titoli di questo prestito tuttora in circolazione, dietro domanda in carta da bollo di cent. 60, alla Direzione Generale del Debito Pubblico, da dirigersi direttamente od a mezzo delle Intendenze di Finanza.

Avvisi delle Società Ferroviarie

UNIONE DELLE FERROVIE ITALIANE D'INTERESSE LOCALE

Sede in Milano, stazione delle Ferrovie Nord

12 maggio 1896.

Spettabile Società,

Abbiamo il pregio di partecipare che l'*Assemblea Generale* della nostra Unione, avrà luogo il giorno 27 maggio corrente alle ore 14, nelle sale della Presidenza del Consiglio Provinciale in Napoli, Piazza Santa Maria la Nuova, per discutere sugli oggetti sottoindicati.

Preghiamo di designare prima del 20 corrente la persona designata a rappresentarla a tale assemblea, ed in caso di impedimento della medesima, insistiamo vivamente perchè sia affidata la rappresentanza ad uno dei membri del Comitato od alla Presidenza.

Tale delegazione può essere fatta mediante semplice lettera.

In attesa con tutta considerazione

Il Presidente
Ing. Campiglio.

Ordine del giorno:

1. Lettura del verbale dell'Assemblea precedente.
2. Relazione del Presidente sui lavori del Comitato e sull'esercizio 1895-96.
3. Approvazione del Bilancio.
4. Elezione dei membri del Comitato in sostituzione dei signori ing. cav. Campiglio, ing. comm. Pellegrini, ing. Locatelli ed ing. Camis cessanti di carica e rieleggibili.
5. Memoriale al Ministero per la presentazione del progetto di legge sulle ferrovie economiche e relative modificazioni da introdursi in quello già votato dal Senato.
6. Memoriale al Ministero delle Finanze sulle modificazioni da apportare alla tassa di bollo sui biglietti ferroviari.
7. Biglietto a percorso facoltativo e per famiglia.
8. Studi sul costo minimo di una tonnellata-chilometro di merce e di un viaggiatore-chilometro.
9. Nuove questioni da proporsi al Congresso Internazionale delle Ferrovie.
10. Scelta del luogo dove si dovrà tenere l'Assemblea Generale nel 1897, a tenore dell'art. 14 dello Statuto.
11. Comunicazioni diverse.

Programma.

Mercoledì 27 maggio.

Ore 8. Riunione dei membri alla stazione di Napoli, della ferrovia Napoli-Nola-Bajano. Partenza alle ore 8,15 per Bajano e visita della linea. Ritorno a Napoli alle ore 12.15.

» 14. Assemblea Generale nelle sale della Presidenza del Consiglio Provinciale in Napoli, piazza S. Maria la Nuova.

Giovedì 28 maggio.

» 8. Riunione dei membri alla stazione di Napoli, Monte Santo, della ferrovia Napoli-Pozzuoli-Cuma; partenza alle ore 8.15 per Cuma, Ischia, ecc.
Ritorno a Napoli nelle ore pomeridiane.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1895-96. — *Dal 1° al 10 Maggio 1896. — 31ª Decade.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA		
	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze
Chilometri in esercizio	4407	4407	—	1291	1085	+ 206
Media	4407	4373	+ 3[illegible]	1251	1081	+ 170
Viaggiatori	1,258,248 49	1,249,973 49	+ 8,275 00	73,074 55	55,209 23	+ 17,865 32
Bagagli e cani	77,291 46	74,296 55	+ 2,994 91	2,541 93	1,477 60	+ 1,064 33
Merci a G.V. e P.V. acc.	329,157 75	350,088 51	— 20,930 76	14,906 97	10,492 92	+ 4,414 05
Merci a P. V.	1,699,567 01	1,770,632 81	— 71,065 80	73,648 80	67,648 76	+ 6,000 04
TOTALE	3,364,264 71	3,444,991 36	— 80,726 65	164,172 25	134,828 51	+ 29,343 74
Prodotti dal 1° Luglio 1895 al 10 Maggio 1896.						
Viaggiatori	41,453,086 21	39,218,807 85	+ 2,234,278 36	2,199,509 97	1,917,213 71	+ 282,296 26
Bagagli e cani	2,051,800 37	1,942,292 96	+ 109,507 41	71,318 28	47,415 75	+ 23,902 53
Merci a G.V. e P.V. acc.	10,316,719 33	9,728,214 17	+ 588,505 16	436,979 00	362,371 62	+ 74,607 38
Merci a P. V.	51,177,151 87	48,444,575 15	+ 2,732,576 72	2,062,174 66	1,789,347 84	+ 272,826 82
TOTALE	104,998,757 78	99,333,890 13	+ 5,664,867 65	4,769,981 91	4,116,348 92	+ 653,632 99
Prodotto per chilometro.						
della decade	763 39	781 71	— 18 32	127 17	124 27	+ 2 90
riassuntivo	23,825 45	22,715 27	+ 1,110 18	3,812 94	3,807 91	+ 5 03

(*) La linea Milano-Chiasso (km. 52) comune colla Rete Adriatica, è calcolata per la sola metà.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA. — 12ª Decade — dal 21 al 30 Aprile 1896

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Prodotti indiretti	TOTALE	Media dei chilom. esercitati
			PRODOTTI DELLA DECADE.				
1896	1,116,679.33	72,157.07	226,502.20	1,047,138.26	14,840.15	2,477,317.01	4,247.00
1895	1,294,506.28	68,100.19	278,542.96	1,114,027.75	13,597.51	2,768,774.69	4,215.00
Differenze nel 1896	— 177,826.95	+ 4,056 88	— 52,040.76	— 66,889.49	+ 1,242.64	— 291,457.68	+ 32.00
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.				
1896	11,190,696.15	585,091.57	3,328,132.57	13,258,208.81	152,949.18	28,515,078.28	4,247.00
1895	10,276,624.95	528,487.20	3,287,998.76	13,131,065.71	156,896.71	27,381,073.52	4,215.00
Differenze nel 1896	+ 914,071.20	+ 56,604.18	+ 40,133.81	+ 127,143.10	— 3,947.53	+ 1,134,004.76	+ 32.00

RETE COMPLEMENTARE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Prodotti indiretti	TOTALE	Media dei chilom. esercitati
			PRODOTTI DELLA DECADE.				
1896	65,201.33	1,512.21	17,115.64	95,033.41	1,050.20	179,912.79	1,359.88
1895	72,906.80	1,460.15	19,331.16	109,163.09	722.60	203,583.80	1,226.19
Differenze nel 1896	— 7,705.47	+ 52.06	— 2,215.52	— 14,129.68	+ 327.60	— 23,671.01	+ 33.69
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.				
1896	761,382.26	15,589.20	224,822.58	1,164,072.11	15,891.27	2,181,757.42	1,359.88
1895	644,377.55	14,541.60	219,934.29	1,092,631.68	16,083.69	1,987,568.81	1,295.47
Differenze nel 1896	+ 117,004.71	+ 1,047.60	+ 4,888.29	+ 71,440.43	— 192.42	+ 194,188.61	+ 64.41

PRODOTTI PER CHILOMETRO DELLE RETI RIUNITE

PRODOTTO DELLA DECADE			PRODOTTO RIASSUNTIVO		
esercizio corrente	esercizio precedente	Differenza nel 1896	dell'anno corrente	dell'anno precedente	Differenza nel 1896
473.90	536.41	— 62.51	5,474.85	5,329.61	+ 145.24

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

30ª Decade — Dal 21 al 30 Aprile 1896.

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traffico	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
			PRODOTTI DELLA DECADE					
1896	96,370.00	2,450.00	7,819.00	88,256.00	1,726.00	196,621.00	616.00	319.00
1895	91,430.00	3,031.00	8,776.00	112,484.00	1,304.00	217,025.00	616.00	352.00
Differenze nel 1896	+ 4,940.00	— 581.00	— 957.00	— 24,228.00	+ 422 00	— 20.404.00	»	— 33.00
			PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1895 AL 30 APRILE 1896.					
1895-96	2,683,858.00	60,022.00	308,622.00	3,597,538.00	42,239.00	6,692,279.00	616.00	10,864.00
1894-95	2,671,361.00	59,046.00	314,983.00	3,609,172.00	36,503.00	6,691,065.00	616.00	10,862.00
Differenze nel 1896	+ 12,497.00	+ 976.00	— 6,361.00	— 11,634.00	+ 5,736.00	+ 1,214.00	»	+ 2.00

RETE COMPLEMENTARE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traffico	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
			PRODOTTI DELLA DECADE					
1896	36,008.00	696.00	2,137.00	16,563.00	208.00	55,512.00	484.00	115.00
1895	24,852 00	318.00	1,526.00	11,312.00	58.00	38,066.00	421.00	90.00
Differenze nel 1896	+ 11,156.00	+ 378.00	+ 611.00	+ 5,251.00	+ 150.00	+ 17,546.00	+ 63.00	+ 25.00
			PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1895 AL 30 APRILE 1896.					
1895-96	1,011,376.00	17,224.00	77,418.00	617,482.00	6,914.50	1,760,452.00	484 00	3,637.00
1894-95	752,697.00	7,509.09	50,914.00	443,672.00	7,159.00	1,261,951.00	421.00	2,998.00
Differenze nel 1896	+ 258,687.00	+ 9,715.00	+ 26,506.00	+ 203.810.00	— 215.00	+ 498,501 00	+ 63.00	+ 639.00

STRETTO DI MESSINA

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traffico	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
			PRODOTTI DELLA DECADE					
1896	3,269.00	148.00	195.00	446.00	»	4,056.00	23.00	176.00
1895	1,055.00	90.00	144.00	345.00	»	1,634.00	15.00	109.00
Differenze nel 1896	+ 2,214.00	+ 58.00	+ 49.00	+ 101.00	»	+ 2,422.00	+ 8.00	+ 67.00
			PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1895 AL 30 APRILE 1896.					
1895-96	93,728.00	4,233.00	7,116.00	14,821.00	»	119,898.00	23.00	5,213.00
1894-95	44,351.00	2,291.00	4,791.00	8,360.00	38.00	59,834 00	15.00	3,989.00
Differenze nel 1896	+ 49,377.00	+ 1,942.00	+ 2,322.00	+ 6,361.00	— 38.00	+ 90,064.00	+ 8.00	+ 1,224.00

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

Dai punti contro indicati alle stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)		BIGLIETTI SEMPLICI — Londra (1) 1a classe	Londra (1) 2a classe	Parigi (2) 1a classe	Parigi (2) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO — Londra (3) (Diritto di porto compreso) 1a classe	Londra (3) 2a classe	Londra (3) validità	Parigi (4) 1a classe	Parigi (4) 2a classe	Parigi (4) validità
Via Moncenisio											
Torino	via Calais	166 35	116 55	90 75	61 60	254 —	187 85	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni
	via Boulogne	160 25	112 05								
Milano	via Calais	180 90	129 15	104 85	72 25	272 25	199 30	45 giorni	166 35	119 —	30 giorn
	via Boulogne	175 60	124 65								
Venezia	via Calais	—	—	141 75	97 30	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni
	via Boulogne										
Genova	via Calais	187 —	131 —	111 40	76 05	—	—	—	—	—	--
	via Boulogne	180 90	126 50								
Via Genova											
Livorno	via Calais	209 90	147 05	134 30	92 10	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	203 80	142 55								
Firenze	via Calais	217 30	152 25	141 70	97 30	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	211 20	147 75								
Roma	via Calais	249 —	174 40	173 40	119 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	242 90	169 90								
Napoli	via Calais	279 85	196 —	205 60	142 —	478 50	353 95	6 mesi (**)	—	—	—
	via Boulogne	273 75	191 50								
Via Bologna											
Firenze	via Calais	224 60	157 30	149 —	102 35	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	218 50	152 80								
Roma	via Calais	263 85	184 80	188 25	129 85	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	257 75	180 30								
Napoli	via Calais	294 80	206 50	220 60	162 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	288 70	202 —								
Brindisi — Via Napoli	via Calais	325 85	228 20	251 60	174 20	543 25	399 30	6 mesi (*)	—	—	—
	via Boul.	319 75	223 70								
Brindisi — Via Bolog.	via Calais	302 65	211 95	227 05	157 —	525 45	386 80	6 mesi	—	—	—
	via Boul.	296 55	207 45								
Messina — Via Napoli	via Calais	369 25	259 75	295 —	205 80	—	—	—	—	—	—
	via Boul.	363 15	255 25								

OSSERVAZIONI.

BIGLIETTI SEMPLICI.

(1) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta.

Per diritto del bollo fr. 0,10 per i biglietti al disopra di 10 franchi.

(2) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi che valgono per 20 giorni.

BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO.

(3) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta.

(*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capo-stazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia.

(**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stesse via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto.

(4) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI		1a e 2a CLASSE	1a e 2a CLASSE (Via Folkestone)	1a e 2a CLASSE (*)	1a e 2a CLASSE (***)		Treno di lusso PENINSULAR-EXPRESS settimanale il venerdì part. da LONDRA (1)
Londres Ch.-Gross	Par.	9 — a.	10 — a.	11 — antim.	8 15 p.		8 15 p.
Londres Victoria	—	9 — a.		11 — antim.	8 15 p.		8 15 p.
Douvres	—	10 55 a.		1 — pomer.	10 15 p.		10 15 p.
Calais-M. (Buffet) (ora di Greenwich)	Arr.	12 15 a.		2 20 pomer.	12 10 a.		12 10 p.
		Déjeun.					
Calais-M. (ora francese)	Par.	12 49 p.		3 — pomer.	1 04 a.		1 » a.
Boulogne-Gare (Buffet)	Arr.	1 27 p.	2 18 p.	—	1 49 a.		—
	Par.	1 29 p.	2 23 p.	—	1 51 a.		—
Amiens (Buffet)	Arr.	3 04 p.	3 59 p	5 12 pomer.	3 41 a.		3 28 a.
	Par.	3 09 p.	4 04 p.	5 17 pomer.	3 46 a.		3 33 a.
Paris-Nord (Buffet)	Arr.	4 45 p.	5 40 p.	7 — pomer.	5 38 a.		Per la grande cintura
		Pranzo					
	Par	Vagon-restaurant		7 44 pomer.	6 23 a.		
Paris-Lyon (Buffet)	Arr			8 21 pomer.	7 23 a.		
		(B) 1a e 2a classe		1a e 2a classe	1a cl.	1a 2a cl.	
Paris-Lyon (Buffet)	Par	8 55 p.		9 10 p.	9 25 a.	2 15 p.	
Dijon	Arr	1 51 a.		2 24 a.	2 01 p.	7 13 p.	10 32 a.
Genève	—	»		8 52 a.	11 47 p.	—	—
Aix-les-Bains	—	6 33 a.		7 58 a.	10 45 p.	12 27 a	3 18 p.
Chambéry	—	6 56 a.		8 31 a.	11 24 p.	12 50 a.	3 40 p.
Modane	—	9 43 a.		1 38 p.		3 37 a.	6 40 p.
Torino (ora dell'Europa centrale (2).	Arr.	2 20 p.		6 40 p.	—	8 10 a.	11 12 p.
Torino	Par	2 40 p.		7 55 p.	—	8 45 a.	
Novara	Arr	4 36 p.		9 51 p.	—	10 42 a.	
Milano	Arr	5 35 p.		11 05 p.	—	11 40 a.	
						1a 2a cl.	
Torino	Par.	2 45 p.		8 10 p.	—	8 40 a.	
Genova	Arr.	6 14 p.		11 21 p.	—	12 » p.	
San-Remo	—	11 22 p.		8 45 a.	—	4 47 p.	
Pisa	—	10 58 p.		4 30 a.	—	4 34 p.	
Firenze	—	12 45 a.		7 30 a.	—	6 54 p.	
Livorno	—	11 39 p.		5 24 a.	—	5 09 p.	
Roma	—	6 34 a.		10 30 a.	—	11 30 p.	
Napoli	—	1 36 p.		6 30 p.	—	7 10 a.	
Brindisi	—	»		»	—	6 20 p.	
Torino	Par.	2 45 p.		7 05 p.	—	8 40 a.	11 20 p.
Alessandria	Arr.	4 18 p.		8 55 p.	—	10 15 a.	12 50 p.
Bologna	—			2 12 a.	—	2 53 p.	5 19 a.
Ancona	—	—		6 52 a.	—	11 10 p.	9 21 a.
Brindisi	—	—		10 17 p.	—	11 » a.	7 50 p.
Firenze	—	—		6 23 a.	—	6 25 p.	
Roma	—	—		12 50 p.	—	11 50 p.	
Napoli	Arr.	—		6 30 p.	—	7 10 a.	

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

RITORNO

STAZIONI		1a e 2a CLASSE	1a e 2a CLASSE		1a e 2a CLASSE	
Napoli. (ora dell'Europa centrale (2)	Par.	7 50 a.	—	—	2 55 p.	
Roma	—	2 30 p.	—	—	11 10 p.	
Firenze	—	9 05 p.	—	—	6 10 a.	
Brindisi	—	6 10 a.	—	—	5 35 p.	
Ancona	—	8 32 p.	—	—	5 35 a	
Bologna	—	1 35 a.	—	—	10 30 a.	
Alessandria	—	6 38 a.	8 33 a.	10 46 a.	5 12 p.	
Torino	Arr.	8 30 a.	10 13 a.	12 30 p.	7 — p.	
Brindisi	Par.	—	—		10 20 a.	
Napoli	—	7 50 a.	2 55 p.		10 45 p.	
Roma	—	3 » p.	8 50 p.	10 17 p.	8 10 a.	
Livorno	—	9 40 p.	»	4 10 a.	1 55 p.	
Firenze	—	8 25 p.	»	»	12 05 p.	
Pisa	—	10 32 p.	2 55 a.	4 47 a.	2 35 p.	
San-Remo	—	6 50 p.	»	3 30 a.	1 48 p.	
Genova	—	2 45 a.	6 35 a.	8 46 a.	7 07 p.	
Torino	Arr.	7 45 a.	10 13 a.	12 30 p.	10 50 p.	
Milano	Par.	1 50 a.	10 40 a.		8 18 p.	
Novara	—	4 30 a.	11 40 a.		9 16 p.	
Torino	Arr.	8 25 a.	1 40 p.		11 10 p.	
Torino	Par.	8 50 a.	2 20 p.		11 25 p.	—
Modane (ora franc.)	—	12 19 p.	5 26 p.		2 21 a.	—
Chambéry	—	3 42 p.	8 14 p.		5 02 a.	—
Aix-les-Bains	—	4 14 p.	8 39 p.		5 27 a.	—
Genève	—	2 46 p.	7 21 p.		4 15 a.	—
Dijon	—	11 20 p.	1 45 a.		11 40 a.	1 12 p.
Paris-Lyon (Buffet)	Arr.	4 43 a.	6 50 a.		5 33 p.	5 54 p.
Paris-Lyon (Buffet)	Par.	7 25 antim.			6 50 p.	
Paris-Nord (Buffet)	Arr.	8 04 antim.			7 49 p.	
				Déjeun.	Pranzo	
		A) 1a, 2a classe	1a 2a cl.	1a 2a cl.	(**) 1a, 2a, 3	
Paris-Nord (Buffet)	Par	9 — antim.	10 30 a.	11 50 a.	9 — p.	
Amiens (Buffet)	Arr.	10 40 antim.	12 06 p.	1 25 p.	10 47 p.	
	Par.	10 45 antim.	12 26 p.	1 30 p.	10 52 p.	
Boulogne-Gare (Buffet)	Arr.	12 18 pomer.	2 01 p.	»	12 34 a.	
	Par.	12 20 pomer.	2 04 p.	»	12 36 a.	
Calais-M. (Buffet) (ora francese)	Arr.	1 » pomer.	Via Folkestone	3 41 p.	1 20 a.	
(ora di Greenwich)	Par.	1 11 pomer.		3 45 p.	1 30 a.	
Douvres	—	3 05 pomer.		5 45 p.	4 — a.	
Londres Victoria	Arr.	4 50 pomer.		7 30 p.	5 55 a.	
Londres Ch.-Gross	Arr.	4 55 pomer.	6 10 p.	7 35 p.	5 55 a.	

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSERVAZIONI. — *Viaggiatori.* — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende viaggiatori di 3a classe da Parigi per Boulogne, Calais e l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori di 3a classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne. (A) Questo treno non prende i viaggiatori di 2a classe che per Calais e l'Inghilterra. (B) Il treno che parte da Parigi-Lione alle 8.55 pom. non prende a Parigi in 2a classe che i viaggiatori a destinazione oltre Culoz in direzione di Modane e dell'Italia. — *Nota importante.* I treni che partono da Parigi-Nord per Londra alle 9 a. e alle 9 p. e quelli che partono da Londra per Parigi-Nord alle 9 a. e alle 8.15 p., prendono viaggiatori per Boulogne e Boulogne Tintelleries. — *Vetture dirette da Calais verso P.-L.-M.* Una vettura di 1a classe lits-salon va direttamente da Calais a Milano col treno che parte da Calais alle 3 p. e da Parigi-Lione alle 8.55 p. — *Da P.-L.-M. verso Calais.* Una vettura di prima classe lits-salon va direttamente da Milano a Calais col treno partente da Milano alle 10.40 a. ede Parigi-Nord alle 9 a.

Società Nazionale delle OFFICINE di SAVIGLIANO

(*Anonima con sede in Savigliano — Capitale versato L. 2,500,000*)

DIREZIONE in Torino *Via Venti Settembre, N. 40*	OFFICINE in Savigliano ed in Torino

COSTRUZIONI MECCANICHE ED ELETTRICHE.

Materiale mobile e fisso per Ferrovie e per Tramvie.
Ponti in ferro e fondazioni ad aria compressa.
Tettoie.
Ferrovie a dentiera e Funicolari.
Argani, Grues e Montacarichi.

Dinamo di piccola e di grande potenza, sistema Hillairet Huguet.
Trasporti di forza motrice a distanza.
Illuminazione elettrica.
Ferrovie e Tramvie elettriche.
Argani, Grues, Macchine utensili, Pompe centrifughe, ecc., con trasmissione elettrica.

FERROVIE PORTATILI.

Per le FERROVIE PORTATILI dirigersi ai sigg. S. SINIGAGLIA E C. — Torino, via Arcivescovado, n. 1 B.

Lime, Raspe, Acciai, Utensili

MACCHINE-UTENSILI

Fabbriche in RIVOLI ed AVIGLIANA

FRATELLI PASTORI

UFFICI E MAGAZZINI DI DEPOSITO
in TORINO, Via delle Finanze, 13.

Libreria Editrice F. CASANOVA
TORINO
Via Accad. delle Scienze, piazza Carignano

GERARD (E.). **Leçons sur l'Électricité** 2 vol. in-8°. Quatrième Édition, 1895:
Tome Premier. Théorie de l'Électricité et du Magnetisme. - Électrométrie. - Théorie et Construction des Générateurs et des Transformateurs Électriques. Avec 269 figures dans le texte . . . L. **13.50**
Tome Second. Canalisation et Distribution de l'Énergie Électrique. - Applications de l'Électricité à la production et à la transmission de la puissance motrice. à la Traction, à la Télégraphie, à la Téléphonie, à l'Éclairage et à la Métallurgie. Avec 263 figures dans le texte. L. **13.50**

HOSPITALIER (E.). **Formulaire de l'Électricien.** In-8° relié. - 13me Année 1895 . . . . L. **5.75**

HOSPITALIER (E.). **Recettes de l'Électricien.** 1 vol. in-18° relié, avec figures dans le texte. . . . . L. **4.50**

CADIAT (E.). **Manuel pratique de l'Électricien.** Guide pour le montage et l'entretien des installations électriques. In-12° relié, 1894 12me Édition. L. **8.75**

SAINT-EDME (E.). **Catéchisme d'Électricité pratique.** Principes, Machines, Éclairage, Téléphones, Sonneries. Avec 73 figures dans le texte. In-12° relié, 1895. L. **3 —**

PICARD et DAVID. **Aide-mémoire de poche d'Électricien.** 1 vol. oblung, relié peau 1895 . . . . . L. **5.75**

Dietro richiesta si spedisce il *Catalogo delle Opere d'Ingegneria*, coll'indice generale del *Manuale dell'Ingegnere*.

Ditta Macchi, Izar e C.

di F.lli MACCHI e PASSONI

MILANO

Via Carlo Farini, N. 27
(*fuori Porta Garibaldi*)

FABBRICAZIONE MECCANICA

Bolloni, Ramponi e Chiodi

per armamento di ferrovie e tramways e per costruzione di scambi e crociamenti, piattaforme, caldaie a vapore, ponti, tettoie, ecc., e specialità in bolloni tipo Ardennes. Impianto speciale per la fabbricazione di macchine utensili, come torni, trapani, limatrici, ecc.

LIVRET-CHAIX

MM. le Voyageurs peuvent se procurer à la Librairie Chaix, 20, rue Bergère, a Paris et dans les gares et les librairies, les Recueils suivants, seules publications officielles des chemins de fer paraissant depuis cinquante ans, avec le concours et sous le contrôle des Compagnies:

L'Indicateur-Chaix (paraissant toutes les semaines) . . . . Fr. » 75
Livret-Chaix continental { 1° vol. réseaux français 1 50 / 2 v. services étrangers 2 »
Livret-Chaix spécial de chaque réseau » 40
Livret-Chaix spécial des Environs de Paris . . . . » 25
Livret de l'Algérie et de la Tunisie, avec carte . . . . » 50

TORINO, 1896 — Tip. Lit. CAMILLA E BERTOLERO di NATALE BERTOLERO, Via Ospedale, 18.

ANNO XXIX. Sabato, 23 Maggio 1896 NUM. 21.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino

LAVORI E PROVVISTE
PER LE LINEE IN ESERCIZIO DELLE RETI FERROVIARIE
MEDITERRANEA, ADRIATICA E SICULA

(Cont., V. num. prec.).

Vanno pur tenute presenti le eventuali esigenze della mobilizzazione dell'esercito, cui tanto meglio si potrà corrispondere, quanto più perfezionati saranno i tipi delle locomotive destinate ad eseguire i trasporti, e queste in condizioni da poter più a lungo prestar servizio senza dover entrare in officine per riparazioni. Donde altro e grave motivo, perchè non si trascuri nei prossimi anni di ringiovanire convenientemente i rotabili che circolano sulle ferrovie italiane; su di che anche recentemente venivano fatte, nell'interesse della difesa dello Stato, vive raccomandazioni dal Ministro della guerra.

Sembra pertanto opportuno provvedere, affinchè il terzo fondo di riserva si trovi in grado di sopportare, nel periodo dal 1° luglio 1896 al 30 giugno 1905, spese anche maggiori di quelle ritenute necessarie e sufficienti dalle Società, e supporre quindi, che possa occorrere di dover spendere complessivamente per le tre reti 4 milioni e mezzo circa all'anno, e cioè in nove anni 40 milioni e mezzo, corrispondenti a poco meno della media tra la cifra delle croposte sociali e quella che risulterebbe dalla completa costituzione del materiale indicato nel prospetto allegato *VIII* (1).

Ad ogni modo, le rinnovazioni da farsi mediamente ogni anno nel periodo di cui si tratta, saranno sempre in numero assai più limitato di quello delle rinnovazioni cui occorrerà provvedere negli esercizi al di là del giugno 1905, poichè, se per il momento importa preoccuparsi quasi esclusivamente delle locomotive e delle carrozze, si dovrà allora pensare seriamente anche ai carri. Nel secondo ventennio infatti, di durata dei contratti approvati dalla legge del 27 aprile 1885, oltre a 2139 locomotive e 2652 carrozze che verrebbero a compiere il 40° anno d'età, si avrebbero 9772 carri, pei quali scadrebbe il 60° anno dall'entrata in servizio, come risulta dal prospetto allegato *IX*; e nel terzo ventennio, come dal prospetto allegato *X*, compirebbero rispettivamente il quarantennio od il sessantennio d'età 1323 locomotive, 4743 carrozze e ben 20,470 carri, qualora si supponessero rinnovate all'età limite tutte le locomotive e le carrozze che nel prossimo novennio avranno compiuti i 40 anni, per modo che quelle che vi si sostituirebbero avessero a lor volta a rinnovarsi negli ultimi nove anni del terzo periodo di durata dei contratti (1).

Questa, della rilevante maggior spesa annua da incontrarsi nel secondo ventennio, e più ancora nel terzo, per la rinnovazione del materiale rotabile, è naturalmente una circostanza che dovrebbe essere tenuta presente, qualora si trattasse di vincolarsi colle società per lungo tempo, sia che all'atto della proroga o modificazione dei contratti si volessero tali spese di rinnovazione comprendere fra quelle di esercizio, sia che dovessero continuare ad esistere gli ap-

(1) Nella quale sostituzione, naturalmente, non si deve supporre che si abbia sempre a ricorrere ai tipi di massima capacità e potenza, e quindi di massimo costo.

(1) I prospetti allegati VIII, IX e X rappresentano, in certo qual modo, il fabbisogno *massimo* del nuovo materiale occorrente per le ferrovie italiane nei cinquant'anni avvenire (fatta naturalmente astrazione dalle radicali innovazioni possibili in un mezzo secolo), giacchè da un lato si esagererebbe nel supporre che tutte quelle rinnovazioni debbano effettivamente aver luogo, e d'altro lato non sarebbe prudente far previsioni di troppo forti acquisti per prima dotazione di nuove linee, per lo più di scarsissimo reddito, o per aumenti di traffico, che non possono non aver un limite.

E non saranno certamente le ferrovie estranee alle Reti Mediterranea, Adriatica e Sicula che potranno dar occasione a molte forniture per rinnovamenti od altro, non rappresentando la loro dotazione di materiale rotabile che una piccola frazione di quella del complesso di di tutte le linee italiane, come appare dalle seguenti cifre:

Quantità di materiale rotabile in servizio sulle ferrovie italiane al 1° gennaio 1896.

	Mediterranea	Adriatica	Sicula	Estranee alla legge 27 aprile 1885 n. 3048 (serie 3.)	Totale
Locomotive . .	1291	1103	156	349	2899
Carrozze . . .	3660	3124	446	1157	8387
Bagagliai e carri	23688	20922	2107	3121	49838

positi fondi di riserva, pei quali si presenterebbe la necessità di stabilire fin d'ora il modo di rimediare alle insufficienze future. Imperocchè, se fino ad oggi, essendosi fatti pochissimi rinnovamenti, è andata crescendo la somma messa in serbo nei fondi, è assai facile riconoscere che questa istituzione correrebbe negli anni avvenire vicende molto simili a quelle delle Casse pensioni ferroviarie, con le quali ha grandissima rassomiglianza, ed accadrebbe che le spese annue da incontrarsi per rinnovamenti verrebbero ben presto ad assumere importanza maggiore delle entrate derivanti da prelievi sui prodotti lordi e da interessi di somme appartenenti ai fondi, per guisa da assottigliare man mano e ridurre in non lungo tempo a zero i capitali accumulati nei medesimi.

Le quali osservazioni (in buona parte applicabili anche agli attuali fondi per la rinnovazione dell'armamento) costituiscono un argomento di più, e di non lieve importanza, da aggiungersi a quelli precedentemente esposti, circa le gravi difficoltà che si dovrebbero superare, qualora si pensasse a regolare fin d'ora l'esercizio delle reti Mediterranea, Adriatica e Sicula per un periodo più lungo del prossimo novennio.

In sostanza però, le spese per la rinnovazione del materiale rotabile (come quelle per la rinnovazione dell'armamento), non sono che spese di esercizio, il cui carattere di straordinarietà, che ha condotto alla istituzione di speciali fondi di riserva, in certo qual modo scompare, quando si tratti di reti ferroviarie d'una certa estensione, in possesso di molto materiale mobile, per le quali deve evidentemente, dopo un certo numero di anni, costituirsi una specie di periodo di regime, per modo che ogni anno occorra provvedere ad una spesa per sostituzione di rotabili da mettersi fuori d'uso, rappresentata bensì da una somma d'una certa importanza, ma non soggetta a variazioni tali da un esercizio all'altro, atte a turbare la regolarità d'un bilancio di una certa stabilità.

Cosicchè, al problema della rinnovazione del materiale rotabile potrà, in nuovi contratti o in modificazioni di quelli che abbiano principio dal 1° luglio 1905, darsi una soluzione semplice e naturale, col determinare l'annualità corrispondente alle spese da sostenersi in un certo periodo di tempo per la sostituzione di rotabili, e sommare questa annualità col complesso di tutte le altre spese d'esercizio da accollarsi alle Società. E ciò tanto più opportunamente, se sarà a quell'epoca possibile rendere le Società realmente proprietarie del materiale rotabile, come in una concessione intera, locchè costituirebbe il modo più efficace di costringere l'esercente ad una buona utilizzazione del medesimo, potendo esso procurarsi, con un uso più intensivo, tanto del materiale di trazione quanto di quello da trasporto, il mezzo di non dover spendere per nuovi acquisti, che naturalmente in un regime di concessione intera sarebbero a suo carico.

Ma tutto questo vuol dire precisamente, che in un contratto di soli nove anni non si può pensare a mutare sostanzialmente le cose per quel che concerne il terzo fondo di riserva. Tanto più ove si consideri, che gli elevati interessi in vista dei quali, come già si è accennato, il Ministro della Guerra sollecitava provvedimenti per le Strade Ferrate in esercizio, in ispecie rispetto al materiale mobile, basterebbero forse da soli a far mettere per ora in disparte l'ipotesi di combinazioni con le Società esercenti, nelle quali queste potessero trovar di loro tornaconto l'appigliarsi piuttosto al sistema di prolungare la vita dei rotabili con opportune riparazioni, anzichè metterli fuori uso e sostituirvene dei nuovi, certamente meglio atti all'intenso lavoro cui dovrebbero andar soggetti nel caso di trasporti per la mobilitazione dell'esercito.

D'altronde non è da credersi, che qualsiasi sistema diverso dall'attuale possa condurre a notevole semplificazione dei rapporti fra Governo e Società per quanto riguarda le provviste di nuovo materiale rotabile, giacchè non potrebbesi in ogni caso fare a meno dell'ingerenza governativa per l'esame dei tipi e per gli esperimenti prescritti, nell'interesse della sicurezza dell'esercizio, dall'articolo 268 della legge sui lavori pubblici, e dovrebbe pur sempre intervenire il Governo negli atti per l'appalto delle forniture, allo scopo di riconoscere se vengano soddisfatte le prescrizioni dell'art. 21 dei Capitolati per l'esercizio delle reti Mediterranea ed Adriatica, 17 per la Sicula, relative alla preferenza da accordarsi all'industria nazionale: prescrizioni che certamente, secondo il pensiero tanto del Governo quanto del Parlamento, dovrebbero, in qualsiasi ipotesi, essere mantenute.

Negli acquisti di nuovi rotabili destinati a sostituire quelli che andranno fuori uso nel novennio, occorrerà appigliarsi a tipi più moderni e perfezionati. Inoltre, le esigenze delle diverse categorie di traffico non variano tutte secondo la stessa legge; cosicchè, eseguendo le rinnovazioni, come a rigore vorrebbero i Capitolati, in base alle unità di potenza e di capacità, potrebbero talune qualità di materiale diventare insufficienti ed altre eccedenti il bisogno. Si rendono quindi opportune talune modificazioni (delle quali si parlerà nell'esaminare gli articoli del disegno di legge), ai patti contrattuali, che regolano il modo di funzionare del terzo fondo di riserva, pur mantenendo integri tutti gli oneri incombenti agli esercenti per la conservazione del materiale.

Anche minore di quel che lo sia pei rinnovamenti di rotabili, risulta la possibilità, in un contratto di soli nove anni, di accostarsi gran che al regime di concessione intera, per tutto ciò che ha attinenza con le spese destinate al miglioramento ed all'aumento del patrimonio ferroviario; della entità presumibile delle quali converrà anzitutto formarsi un'idea concreta, vedendo quale fabbisogno di nuove opere sulle linee in esercizio possa occorrere per un regolare e sicuro servizio nel novennio dal 1° luglio 1896 al 30 giugno 1905.

Nella Relazione accompagnante alla Camera il disegno di legge presentato il 26 febbraio 1894 (Stampato n. 315, pagina 6) e nella *Nota illustrativa* annessavi (pag. 42), venivano esposte le ragioni per le quali risultava non potersi fare a meno d'una spesa complessiva per lavori sulle reti Mediterranea, Adriatica e Sicula, nel quinquennio dal 1° luglio 1894 al 30 giugno 1899, di 33 milioni di lire, di cui 30 da pagarsi dalle Casse patrimoniali (parte con mezzi proprii e parte con sussidio annuo di 4 milioni di lire da versarsi dal Tesoro), e gli altri 3 da sostenersi a proprio carico dalle Società esercenti. La giunta del bilancio, nel ridurre, per le ragioni già accennate, al solo esercizio 1894-95 il periodo al quale si doveva provvedere, ed ammettendo che l'importo dei lavori urgenti da eseguirsi in tale esercizio avesse a fissarsi in L. 6,600,000, non mostrò punto di trovare men che giustificate le previsioni che il Governo aveva presentate per un quinquennio. Ciò che ora si ritiene indispensabile pel novennio dal 1° luglio 1896 al 30 giugno 1905 (1) salirebbe a 79 milioni, cioè a circa 8 milioni e mezzo in media all'anno, ivi compresa però una certa somma per *imprevisti*, che in determinate eventualità potrà anche venir destinata a provviste di nuovo materiale mobile. Cosicchè in realtà le previsioni, che ora si fanno per *lavori* sulle linee, non vanno molto al di là della spesa media annuale di lire 6,600,000, che si può dire già ammessa nel 1894 dalla Giunta del bilancio e dalla Camera (1).

---

(1) Escludendo naturalmente dal preventivo dei lavori le linee, per le quali le relative spese sono regolate da fatti speciali, come quelle concesse alla Società delle Meridionali dalla legge 20 luglio 1888, n. 5550 (serie 3ª). Leggesi all'articolo 13 della Convenzione che le riguarda: « Saranno pure a carico della Società le spese relative all'armamento delle linee e delle stazioni e quelle per i lavori, di cui al secondo comma dell'articolo 59 del Capitolato annesso al contratto per l'esercizio della rete Adriatica, esclusi i raddoppiamenti delle linee. La Cassa per gli aumenti patrimoniali rimane esonerata da queste spese ». E tale disposizione si ha pure nelle Convenzioni con la Mediterranea e con la Sicula annesse alla stessa legge.

(1) Occorrerà infatti nel novennio dal 1° luglio 1896 al 30 giugno 1905 provvedere anche a lavori che avrebbero dovuto essere eseguiti nell'esercizio 1895-96, ai bisogni del quale si è rimediato solo in parte con l'espediente accennato al principio della presente Relazione.

E si può invero ritenere, che con ciò non si chieda se non il puro necessario, perchè non abbia a crearsi pel 1905 una situazione simile a quella ereditata nel 1885 dalle preesistenti Amministrazioni, le quali, non avendo in tempo opportuno provveduto alle necessità del servizio, obbligarono a spendere più tardi somme ben maggiori, di quelle che avrebbero potuto bastare se l'indugio non fosse avvenuto.

Difatti, le domande delle Società esercenti per opere e provviste, presumibilmente ancora occorrenti fino alla scadenza del primo periodo dei contratti di esercizio, ammonterebbero a somma all'incirca doppia di quella, a cui si arriva vagliando accuratamente le domande stesse, ed eliminandone tutto ciò che verrebbe piuttosto chiesto in vista di esigenze future del traffico, anzichè di bisogni già constatati; non intendendo, ben inteso, di escludere, che altre opere in più di quelle corrispondenti ai 79 milioni, si possano eseguire, se si realizzeranno incrementi nei trasporti, che traggano con sè maggiori introiti e quindi adeguati mezzi per far fronte a nuove spese.

Giova pur ricordare, che la Commissione nominata con Decreto ministeriale 5 novembre 1887 con l'incarico di procedere ad una inchiesta sui ritardi dei treni ferroviari, segnalava, fra i lavori proposti dalle Società esercenti le reti Mediterranea ed Adriatica, quelli che a suo giudizio erano più urgenti per il miglior andamento del servizio dei treni, indicando anche le spese che approssimativamente essi avrebbero importato, sommanti complessivamente a circa 112 milioni di lire (1).

Ora, dopo la presentazione delle proposte di quella Commissione, venne data esecuzione sulle reti Mediterranea ed Adriatica (alle quali unicamente esse si riferivano per ciò che concerne i lavori) alle opere di interesse militare autorizzate dalla legge del 30 dicembre 1888, per un ammontare complessivo di lire 65 milioni (che con 21 milioni di materiale rotabile formano gli 86 della tabella annessa alla legge stessa), e ad altri lavori imputati pure alle casse patrimoniali per un ammontare di 25 milioni circa (in buona parte pagati coi proventi delle vendite di materiali fuori uso); poi, con la legge del 22 luglio 1894, n. 347, furono assegnate altre lire 6,600,000 a nuove spese, di cui 5,720,000 per le reti Mediterranea ed Adriatica. In tutto, possono ritenersi autorizzati per queste due reti, dopo il 1° gennaio 1889, lavori ammontanti complessivamente a 96 milioni di lire. Ma, di questi 96 milioni, appena 45 si riferiscono ad opere comprese tra quelle indicate dalla Commissione dei ritardi, cosicchè, dei 112 milioni di lavori da essa segnalati come urgenti sette anni or sono, ben 67 rappresentavano la spesa presunta per impianti, a nessuno dei quali si è finora posto mano.

Somme non indifferenti occorrerà poi spendere nei prossimi anni per rifacimento in acciaio di binari ancora armati in ferro, primo risanamento della massicciata, rinforzo di opere metalliche, ed altri lavori diversi, per le quali categorie di spese nessuna previsione entrava nel computo dei 112 milioni della Commissione d'inchiesta, mentre si tratta di provvedimenti indispensabili per la sicurezza e regolarità del servizio, quand'anche non abbia a verificarsi alcun incremento di traffico. Nè a formare gli stessi 112 milioni entrava alcuna somma pel materiale rotabile e d'esercizio, come parimenti era esclusa dai medesimi ogni spesa concernente la rete Sicula.

Cosicchè, prendendo le mosse da quei 67 milioni delle opere esplicitamente segnalate dalla Commissione dei ritardi, ma non ancora eseguite, e tenendo conto delle altre esigenze ora accennate, si arriverebbe facilmente, pel fabbisogno del futuro novennio, assai al di là di 79 milioni.

Questa spesa corrisponde ad una media annuale e chilometrica, che non arriva ad 800 lire, di gran lunga inferiore cioè a quella, che in ciascuno degli ultimi venti anni si è dovuta mediamente sostenere, per adattare man mano gli impianti delle nostre ferrovie alle crescenti e mutevoli esigenze del trasporto dei viaggiatori e delle merci.

Risulta infatti dall'allegato prospetto XI, che pei nove anni dal 1° luglio 1876 (data del riscatto della rete dell'Alta Italia) al 30 giugno 1885, si dovette autorizzare a carico diretto del bilancio dello Stato, per ampliamenti e migliorie delle strade e per provviste di materiale mobile per le reti dell'Alta Italia, delle Romane e delle Calabro-Sicule, una spesa complessiva di 158 milioni, cioè 17 milioni e mezzo in media all'anno, corrispondenti a lire 3,150 circa per chilometro di lunghezza media esercitata, tenendo naturalmente conto delle Romane solo a partire dal 1882, cioè dall'epoca del riscatto e dell'assunzione del loro esercizio per cura diretta dello Stato.

E per avere il totale di ciò che realmente venne speso in quel novennio per le ferrovie in esercizio, si dovrebbero aggiungere ai 158 milioni le somme erogate nel medesimo intervallo di tempo dalla Società delle ferrovie Romane prima del riscatto (1) e dalla Società delle Meridionali (2), nonchè quanto, per le reti dell'Alta Italia e delle Romane durante l'esercizio governativo, e per la rete delle Calabro-Sicule in forza di esplicite disposizioni della convenzione che ne affidava l'esercizio all'ultima delle Società ora menzionate, venne imputato ai conti di straordinaria manutenzione.

Si sa tuttavia, che in quel novennio si fece molto meno di ciò che sarebbe stato necessario per un buon servizio, e ne derivò la necessità di eseguire dopo il 1° luglio 1885 i lavori cui non si era provveduto prima, tanto che da tale data in poi le somme assegnate a opere e provviste per le linee in esercizio ammontano a ben 332 milioni (escludendo gli interessi e le spese per noleggi), come è messo in evidenza nell'allegato prospetto XII, equivalenti ad una media annuale di 31 milioni e mezzo, la quale per un terzo circa si riferisce a provviste di nuovo materiale rotabile e d'esercizio e per due terzi a lavori sulle linee (3); cosicchè, tenuto conto della

---

(1) Dalle cose esposte nella relazione 10 febbraio 1889 della Commissione, a pagine 70-75, risulta che la somma di 112 milioni era così ripartita:

	Mediterranea	Adriatica	Totale
	milioni	milioni	milioni
1. Raddoppiamento di binari	21.34	34.90	56.24
2. Ampliamento di stazioni .	20.70	11.03	31.73
3. Impianto ed ampliamento di officine	13.99	3.90	17.89
4. Apparecchi di sicurezza .	2.91	3.»	5.91
Totali . .	58.94	52.83	111.77

(1) Leggesi a pagina 23 della relazione dell'Ufficio centrale del Senato, in data 15 aprile 1885, sul progetto di legge per l'esercizio delle reti Mediterranea, Adriatica e Sicula e per la costruzione delle strade ferrate complementari: «... vistose somme vennero poste a » disposizione delle Amministrazioni ferroviarie dal 1879 in poi, per » opere e provviste in conto capitale, che arrivano a meglio di 150 » milioni, mettendo in conto ciò che si è speso per opere straordi- » narie sulle linee della Calabria e della Sicilia. E parlando più » specialmente delle linee Romane, risulta da un progetto compilato » con molta cura, che nel decennio 1874-83 venne impiegata una » somma di lire 19,437,383 in opere di impianto e aumentò di lire » 15,879,387 la dotazione di materiale mobile ».

(2) Da un prospetto inserito a pagina 61 della relazione, in data 10 febbraio 1889, della Commissione d'inchiesta sui ritardi dei treni ferroviari, risulta che dal 1875 al 1884 il costo complessivo di 1,449 chilometri di linee Meridionali, delle quali rimase invariabile la lunghezza, aumentò di lire 19,272,217.

(3) La Commissione d'inchiesta sui ritardi dei treni ferroviari traeva argomento dalle spese in conto capitale eseguite sulle ferrovie Romane e Meridionali per fare, a pagina 62 della già citata sua relazione, le seguenti osservazioni:

« Come si vede, le spese in conto capitale furono nulle per la » linea Voghera-Brescia, concessa ad una Società ed esercitata da » un'altra; ed in media non salirono annualmente che al mezzo per » cento del costo primitivo delle costruzioni.

« Se la spesa si potesse tenere negli stessi limiti per le tre reti » attuali, che costano circa lire 2,800,000,000 dovrebbero bastare » 14 milioni all'anno, non compreso l'aumento di materiale mobile.

« Ma le condizioni economiche, in cui si trovavano le Società, non » erano tali da animarle a spendere in nuovi impianti, se non quanto » era indispensabile per l'aumento del traffico, oppure quanto poteva » essere compensato da una economia nelle spese d'esercizio. ».

lunghezza media esercitata nel periodo considerato, risulta che si spesero od impegnarono mediamente L. 3000 annue in cifra tonda per chilometro, di cui 1000 per aumento di materiale e 2000 per nuove opere sulle linee.

E tutto questo si è speso, pur rimanendo sensibilmente al disotto di quel che sarebbe stato necessario, onde permettere all'esercizio delle strade ferrate italiane di avvicinarsi a quel grado di perfezione, che si ammira su grandi reti ferroviarie estere, le cui amministrazioni hanno dovuto e devono continuare a ricorrere alla erogazione di ingenti capitali (1), in aggiunta a quelli di prima costruzione, per migliorarne man mano gli impianti ed il materiale, volendo trovarsi in grado, di offrire al pubblico un servizio, del quale possono a buon diritto andare superbe, di porgere ai loro maggiori centri commerciali mezzi efficaci di lotta con gli stranieri, e di affrontare intrepidamente l'arduo compito, che ad esse spetterebbe il giorno, in cui dalla regolarità e prontezza di grandi trasporti per la mobilitazione dell'esercito potrebbero dipendere le sorti di una guerra.

Ove si tengano invece presenti le condizioni, in cui tuttora si trovano molte stazioni e scali merci delle ferrovie italiane, lo stato della sottostruttura e dell'armamento di talune linee, non sempre permettente certi desiderati miglioramenti nella marcia dei treni (2), e la necessità di essere preparati a soddisfare futuri eventuali maggiori bisogni di materiale rotabile, che venissero creati da incrementi del traffico, specialmente nel porto di Genova, apparirà di leggieri come debba non già sembrare eccessiva la cifra di 79 milioni prevista per nuovi lavori e provviste nel prossimo novennio, ma bensì rincrescere grandemente che le condizioni della finanza non consentano di assegnare al miglioramento delle nostre strade ferrate somme maggiori di quelle che, d'accordo con le Società, si son riconosciute strettamente necessarie e sufficienti per la sicurezza e regolarità dell'esercizio in detto periodo.

Occorre ora vedere come si pagheranno quei 79 milioni.

Nel presentare alla Camera, nella tornata del 26 febbraio 1894, il disegno di legge 315, il Governo manifestava chiaramente il proposito che non si dovesse più, per le esigenze del servizio ferroviario, ricorrere al credito diretto dello Stato. E in vista dei vantaggi che le Società avrebbero ritratti dall'esecuzione di nuovi lavori interessanti in sommo grado l'economia dell'esercizio (al quale esse, a tutto rigore, hanno preso l'impegno di provvedere lodevolmente, supplendo con una intensa utilizzazione alle deficienze dei mezzi di cui possano disporre), proponeva fosse il sussidio, da accordarsi dal Tesoro alle Casse patrimoniali, subordinato alla condizione che le Società dovessero sopportare in proprio una frazione delle spese nella ragione di una parte a carico delle medesime per ogni dieci parti a carico delle Casse patrimoniali. La Giunta generale del bilancio, pur riducendo ad un solo anno, come si è già detto, il periodo quinquennale cui dovevano estendersi i provvedimenti riguardanti il futuro, faceva però buon viso alle basi finanziarie delle proposte del Governo, e le manteneva nelle sue controproposte, che divennero legge del 22 luglio 1894, n. 347.

Oggi rimane fermo l'intendimento che non si debba più fare uso della facoltà, accordata alle Casse per gli aumenti patrimoniali della legge 27 aprile 1885, di emettere titoli per procurarsi i mezzi dei quali abbiamo bisogno; ma viene variato alquanto il modo di concorso delle Società nelle spese, e si trae partito dal congegno stesso dei contratti d'esercizio per far sì che le Società medesime, oltre all'addossarsi un reale onere finanziario, abbiano a mettere a disposizione delle Casse il loro credito per la ricerca di una parte dei fondi occorrenti. (*Continua*).

(1) Le sei grandi Società francesi sono state autorizzate, nel periodo dal 1868 al 1882, a fare spese per lavori complementari per una somma di oltre 650 milioni di franchi, ed a spendere quasi altrettanto per acquisti di nuovo materiale mobile.

E dal 1884 al 1894, malgrado un notevole rallentamento nello sviluppo del traffico, vennero assegnati a lavoro in conto capitale sulle linee in esercizio delle stesse sei grandi Società, 677 milioni di franchi, corrispondenti ad una media annuale chilometrica di franchi 2150, escluso il materiale mobile.

Per la rete francese dello Stato, sebbene di scarsissimo movimento, si spesero negli undici anni dal 1883 al 1893 quarantasei milioni di franchi in lavori complementari, pari a 1700 franchi in media all'anno per chilometro.

Sulle ferrovie prussiane dello Stato, nei quindici esercizi dal 1879 80 al 1893-94 furono autorizzati lavori sulle linee in esercizio per una somma di 911 milioni di lire italiane, corrispondenti a lire 3100 in media all'anno per chilometro, senza tener conto delle provviste di nuovo materiale rotabile.

(2) Abbiamo persino ancora a semplice binario, sui due terzi della sua lunghezza, la linea Milano-Chiasso, che ha dato nel 1893 un prodotto lordo chilometrico di L. 61,245.

GLI IMPIEGATI DELLE FERROVIE INGLESI
e le loro Amministrazioni

Mentre in Italia il malumore di una certa parte del personale ferroviario contro le Amministrazioni rispettive non accenna a diminuire, ed in molti va diffondendosi l'erronea credenza che il personale italiano sia in condizioni peggiori di quello dell'estero, ove noi generalmente abbiamo l'abitudine di trovar tutto migliore anche quando non è, non sarà inopportuno riprodurre un documento parlamentare inglese, tolto dal secondo rapporto annuale del « Board of Trade » sulla esecuzione del « Railway Regolation Act ».

In Inghilterra il servizio ferroviario è tutto quanto nelle mani delle Società private ed è strettamente sorvegliato dal Governo per mezzo del « Board of Trade ».

Il personale inglese quindi si trova all'incirca nella stessa situazione di quello italiano.

È interessante, istruttivo perciò, ora che il nostro Parlamento si prepara a discutere un progetto d'inchiesta sulle ferrovie, stabilire fra i due un confronto, non dimenticando, in pari tempo, che il personale inglese, per frequenza di treni, ampliazione di linee, ecc., è certamente in condizioni di lavoro peggiori di quello italiano.

Quest'anno il numero delle questioni che ci sono state sottoposte in esecuzione dell'« Act » è pressochè raddoppiato: come regola generale i reclami non sono più presentati da agenti isolati o nel loro nome, ma emanano da gruppi di agenti appartenenti a una o più sezioni di linea di una Compagnia. È per conseguenza impossibile determinare il numero esatto degli agenti le cui ore di lavoro sono state oggetto di esame; ma questo numero è certamente considerevole. Risultati che senza dubbio si devono considerare come soddisfacenti sono stati conseguiti grazie a prudenti trattative colle Società ferroviarie, senza che si sia dovuto ricorrere ai poteri legali conferiti dall'« Act ». Noi abbiamo preferito esaminare le circostanze di ciascun caso e trattare colle Società allo scopo di venire ad un accordo. Il « Board of Trade » è lieto di riconoscere l'aiuto che gli hanno dato le Società nel componimento dei casi difficili che spesso si presentano in realtà, nel complesso, le Società soddisfano convenientemente alle esigenze dell'« Act », e per quanto lo consentono i mezzi di cui dispongono dimostrano la migliore volontà di sopprimere la durata eccessiva delle giornate di lavoro. Questioni di principio devono talvolta sorgere nel corso delle trattative intavolate colle Società, e qualche lagnanza può portare tra esse e il « Board of Trade » delle divergenze di vedute nello stabilire se la durata della giornata di lavoro, oggetto del reclamo, sia o non eccessiva. In molti casi, e specialmente in quelli che riguardano agenti addetti ai segnali della « Great Northern Railway » e della « Great Eastern Railway » il « Board of Trade » è in disaccordo colle Società sulla questione se debbasi ridurre la durata della giornata di lavoro per certe cabine da dodici a dieci ore e per certe

altre da dieci a otto. Nei casi in cui non c'è possibilità di un componimento amichevole il « Board of Trade » deve considerare la natura e la causa del reclamo. Vi è il caso in cui la giornata di lavoro sembra esagerata in rapporto ai pericoli che ne possono nascere per la sicurezza del pubblico. Si ammette che in mancanza di una conveniente riduzione la questione venga sottoposta al parere dei « Railway Commissioners » nel duplice interesse del pubblico e degli agenti. È d'uopo però, per mostrare lo spirito conciliativo che anima in generale le Società, osservare che ogniqualvolta il « Board of Trade » sostenne che l'interesse del pubblico deve primeggiare, le difficoltà non sono mai rimaste senza soluzione. Vi è il caso in cui, pur intervenendo come fattore la sicurezza del pubblico, l'esagerazione della giornata si debba considerare direttamente nell'interesse del personale, in base a lagnanze esposte da esso o da altri in suo nome; di questa specie di reclami il « Board » se ne occupa trattando colle Società, raggiungendo, il più delle volte, l'effetto di una riduzione conveniente. Spesso la riduzione che si ottiene non è quella che gli agenti domandano. E in tal caso è da vedere se si debba portare la contestazione davanti al « Railway Commissioners », e per risolverla il « Board of Trade » deve stabilire se l'esagerazione della giornata di lavoro sia dimostrata. Il « Board of Trade » non può infatti attenersi alla testimonianza degli agenti; i loro reclami sono spesso presentati con preghiera di non divulgare i nomi dei reclamanti, e quantunque il personale ferroviario possa essere lieto di vedere il « Board of Trade » adoperare la sua influenza presso le Società in favore degli agenti, pure questi non sono sempre disposti a fare testimonianze contrarie.

Ma succede anche un altro caso, ed è che un certo numero di agenti di una determinata categoria non si trovi affatto d'accordo coi colleghi della stessa categoria: il « Board of Trade » richiama l'attenzione delle Società su una data lagnanza, ed ecco che i colleghi si affrettano a mandare un'altra memoria con cui pregano di non dare seguito all'affare su quella data questione, riguardo alla quale essi non domandano mutazioni. Si è dato persino il caso che agenti, che avevano sottoscritto un reclamo, chiamati a fare da testimonio, dichiararono di non avere motivo di reclamare. Per questi e simili motivi molte delle domande del personale sono suscettibili di essere composte all'amichevole, anzichè ricorrere a litigi. E il nostro resoconto non sarebbe completo se tralasciassimo di notare che certe categorie del personale, e specialmente i macchinisti e i fuochisti, sembra che non vogliano che si adoperino in loro favore le severe misure stabilite dall'« Act ». Questo atteggiamento si può spiegare con diversi motivi: basterà dire che molti agenti hanno constatato che la diminuzione delle ore di lavoro porta una diminuzione di salario, specialmente per la perdita delle ore straordinarie che in molti casi costituiscono un'aggiunta importante alla paga settimanale.

Nel mio precedente rapporto io aveva richiamata l'attenzione su alcuni casi, nei quali la giornata di lavoro aveva una durata straordinaria, e cioè: il caso di un agente addetto ai segnali, che aveva prestato servizio per 25 ore e mezzo, quello di manuali che avevano lavorato per 16 ore e tre quarti di seguito, quello di un pulitore di locomotive che era stato occupato per 34 ore di seguito, facendo servizio di fuochista per buona parte del tempo. Durante il primo anno dell'« Act » si sono constatati numerosi casi di macchinisti, fuochisti e guardiani che avevano lavorato da 16 a 18 ore, specialmente sui treni merci. Io sono lieto di constatare che i reclami presentati durante il secondo anno dacchè fu messo in vigore l'« Act » non hanno rivelato che uno o due casi di questa natura. La legge ha messo un termine a queste giornate di lavoro eccessive, e qual che si fosse lo stato delle cose per il passato, l'« Act », grazie al buon senso delle Società, ebbe l'effetto di ridurre a 12 ore la giornata di lavoro sulle nostre ferrovie. Questa durata del servizio a certe persone però pare ancora esagerata; ma è impossibile, se si considera una categoria determinata di agenti ferroviari, fissare una scala d'ore razionale per tutti gli agenti appartenenti a questa categoria (1).

CRONACA PARLAMENTARE
delle FERROVIE e dei LAVORI PUBBLICI

Camera dei Deputati.

I deputati piemontesi e la ferrovia del Sempione. — Nei giorni scorsi si sono riuniti nella Sala Rossa di Montecitorio tutti i deputati piemontesi sotto la presidenza dell'on. Casana. Alla riunione assistevano anche alcuni senatori appartenenti al Piemonte.

In tale riunione si è deliberato di sostenere in Parlamento la necessità della costruzione della linea ferroviaria che deve unire Torino a quella del Sempione.

L'on. Casana ha quindi fatti noti i voti dei deputati piemontesi al Presidente del Consiglio.

Portata la questione in Consiglio dei Ministri, questo in massima si mostrò favorevole al progetto della Santhià-Borgomanero.

Le casse patrimoniali ferroviarie. — Il giorno 19 corrente si è riunita la Sotto-Giunta incaricata di studiare il progetto sulle Casse patrimoniali delle Reti ferroviarie.

All'adunanza della Sotto Giunta intervennero i Ministri dei Lavori Pubblici, on. Perazzi, e quello del Tesoro, on. Colombo.

La discussione è durata due ore.

L'on. Saporito ha parlato lungamente per dimostrare l'inefficacia dei provvedimenti che si vogliono prendere con questo progetto, elevando molti dubbi anche sul come s'intenderà attuarlo.

La Giunta non ha preso al proposito ancora nessuna deliberazione.

Le nuove costruzioni ferroviarie. — L'on. Rava ha presentato alla Camera la relazione della Commissione per il compimento della costruzione delle ferrovie Isernia-Campobasso, Roccasecca-Avezzano e Salerno S. Severino per la legge del 1879.

La Commissione, fra le molte considerazioni e raccomandazioni al Ministro dei Lavori Pubblici, sulle costruzioni proposte, fa voti per la tutela dei diritti degl'impiegati straordinari, e ricorda al proposito la recente sentenza della Cassazione.

Mozioni, interpellanze, interrogazioni. — Nella seduta del 18 corrente, l'on. Perazzi, Ministro dei Lavori Pubblici, rispose ai deputati Bonajuto e Vagliasindi *circa il modo come procede l'esercizio della ferrovia Circumetnea.* Dichiarò che egli ordinò un'inchiesta sull'esercizio di questa ferrovia. Egli stesso ha letto la relazione, in seguito alla quale ha dato disposizione al Consorzio perchè la costruzione della linea sia completata e l'esercizio migliorato.

L'on. Bonajuto non si dichiarò soddisfatto della risposta del Ministro. Il Consorzio non procede bene, poichè è stato costituito da persone tutt'altro che rispettabili (*rumori*). Tutto va male, e questo male non è mai constatato dall'Ispettorato Ferroviario di Sicilia.

---

(1) Courtenay Boyle, segretario permanente del « Board of Trade » nel presentare questa relazione osserva: « Io persisto nell'opinione che nell'interesse stesso degli agenti ferroviari non è desiderabile di fissare per le differenti categorie un maximum d'ore di lavoro. Le circostanze sono così variabili e i servigi resi così differenti, che un tentativo di questo genere nuocerebbe ai veri interessi d'un considerevole numero di agenti. Fa piacere il poter constatare come il Hopwood, che sinora nessuno dei casi, nei quali si è insistito per far ragione agli interessi del pubblico, è rimasto senza soluzione. Ma il fatto segnalato da Hopwood che il « Board of Trade » trova delle difficoltà nell'appoggiarsi alle testimonianze degli agenti là dove si tratti dell'interesse particolare anzichè di quelli del pubblico, sembra mostrare che anche tra gli agenti regna l'opinione che non si debba provocare un intervento esagerato nei loro rapporti colle Società. Nella applicazione dell'« Act » in ciò che concerne questa categoria di casi è dovere del « Board of Trade » di tenere in considerazione l'avviso di tutti gli agenti interessati al pari di quello di agenti isolati che, pronti a formare un reclamo e a mandarlo ad un'amministrazione pubblica, possono esitare, e forse non senza qualche ragione, a far testimonianza davanti un tribunale. E finchè le lagnanze degli agenti, o di quelli che agiscono in loro nome, saranno così ragionevoli e così moderate, e finchè le Società ferroviarie continueranno a mostrare lo stesso desiderio di soddisfare alle intenzioni della legge con spirito di conciliazione, il « Board of Trade » si troverà in grado di curare i veri interessi degli agenti senza ricorrere ai poteri estremi conferitigli dall'« Act », il cui esercizio creerebbe probabilmente dei conflitti.

Accennò ai deragliamenti, agli accidenti succedutisi in quella linea mal costruita e malissimo esercitata. La Società esercente non ha leggi, non sente nessuno.

Perazzi notò che appunto in seguito alla relazione di un provetto ispettore mandato sul luogo, il Governo è stato illuminato sugli inconvenienti che si verificano su quella linea, e ha potuto dare le necessarie istruzioni, che saranno rigorosamente seguite. Confermò che le opere per la costruzione e l'esercizio della linea saranno fatte a termini dei capitolati.

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

Conferenza internazionale ferroviaria a Vienna.

Come a suo tempo abbiamo annunziato, il giorno 6 corrente e successivi si è riunita a Vienna la sedicesima Conferenza generale dell'Unione ferroviaria italo-germanica.

Apprendiamo ora che, fra le risoluzioni prese, vi è quella di iniziare tosto i lavori per la riforma delle tariffe dirette dell'Unione, le quali, in causa delle modificazioni subite dall'agosto 1888 in poi, offrono troppa difficoltà nell'applicazione.

La questione del riordinamento del servizio delle derrate alimentari verrà risoluta in una Conferenza speciale che si riunirà a Roma il 21 ottobre corrente anno.

><

Ferrovie del Mediterraneo.

(*Acconto dividendo 1895-96*).

Il Consiglio d'Amministrazione ha ieri deliberato la distribuzione di un acconto di L. 12.50 per azione sulla gestione del corrente esercizio.

(*Nuovo orario*).

Alle notizie date nel nostro numero precedente circa gli imminenti cambiamenti d'orario sulla Rete Mediterranea, aggiungiamo che la Direzione Generale di detta Rete, per deferenza al desiderio espresso in parecchie occasioni dalla città di Torino, ha proposto al Governo che a datare dal 1° giugno p. v. venga riattivato il treno diretto da Novara a Luino, coincidente col treno che parte da Torino P. N. alle 6.20 e col treno lampo del Gottardo.

><

Per la nuova stazione in piazza Brignole a Genova.

Ci informano da Genova che quelle rappresentanze, politica e municipale, hanno rinnovate istanze al Ministero dei Lavori Pubblici, affinchè sia promossa la costruzione della nuova stazione passeggeri in piazza Brignole di quella città, resa urgente da ragioni d'indole commerciale e di estetica.

><

Il Collegio degli arbitri effettivi.

Il 15 corr. mese hanno tenuta adunanza gli arbitri effettivi del Governo e delle Società ferroviarie del Mediterraneo, dell'Adriatico e della Sicilia (costituenti i Collegi arbitrali di cui nella legge del 27 aprile 1885, numero 3048), ed hanno di comune accordo rieletto il signor conte comm. Ghiglieri, senatore del Regno, a quinto arbitro effettivo, in ciascuno dei tre Collegi, per il triennio 19 marzo 1896-18 marzo 1899. Venne poi riconfermato nella carica di quinto arbitro supplente l'on. senatore conte Francesco Bonasi.

><

Pel servizio cumulativo tra la Società Napoletana di navigazione ed alcune Società ferroviarie.

Siamo informati che il Ministero delle Poste e dei Telegrafi ha raccomandato al Ministero dei Lavori Pubblici di iniziare opportune pratiche con le Società ferroviarie interessate, affinchè si possa definire la questione relativa al servizio cumulativo, che la Società Napoletana di navigazione intenderebbe stabilire con le Società ferroviarie delle linee Napoli-Nola-Baiano, Napoli-Ottaiano e Napoli-Pozzuoli-Cuma, procurando che il servizio in parola possa iniziarsi nell'imminente estate per avvantaggiare i numerosi viaggiatori che si recano nelle isole del golfo di Napoli.

><

Ferrovie del Mediterraneo.

(*Gare aperte*).

La Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha indette per il giorno 6 giugno p. v., alle ore 15, due gare a licitazione privata per la fornitura delle seguenti locomotive:

N. 8 locomotive a sei ruote accoppiate, compound, munite di freno ad aria compressa Westinghouse;

N. 16 locomotive a otto ruote accoppiate, munite di freno continuo ad aria compressa sistema Westinghouse automatico e moderabile Henry.

(*Gare aggiudicate*).

Il giorno 9 del corrente mese, in Milano, presso la Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo, ebbe luogo la gara a licitazione privata per l'appalto dei lavori di ampliamento e di completamento della stazione di Asti, dell'importo approssimativo di L. 32,000. Alla gara vennero invitate 12 Ditte, delle quali 10 concorsero. Rimase aggiudicataria provvisoriamente la Ditta Gervaso Giuseppe di Valenza, col ribasso del 22.85 0[0 sui prezzi della tariffa.

Il giorno 11 corrente, in Milano, presso la stessa Direzione Generale, ebbe luogo la gara a licitazione privata per l'appalto dei lavori di consolidamento del sottopassaggio al chilom. 65.312, fra le stazioni di Ascea e di Pisciotta, nella ferrovia da Eboli a Reggio, del presunto importo di L. 17,000. Alla gara vennero invitate 38 Ditte, e vi concorsero in numero di 23, rimanendo aggiudicataria provvisoria la Ditta Galli Pasquale di Eboli, col ribasso del 23.53 0[0 sui prezzi della tariffa.

><

Consiglio delle Tariffe.

(*Rappresentante della Compagnia Reale Sarda*).

La Compagnia delle Ferrovie Sarde ha confermato, per un altro triennio, suo rappresentante nel Consiglio delle tariffe delle Strade ferrate l'ing. cav. Beniamino Besso.

><

Biglietti di andata e ritorno dalla stazione di Rionero.

La Direzione Generale delle Strade Ferrate Meridionali ha disposto che la stazione di Rionero sia abilitata al rilascio di biglietti di andata e ritorno per le destinazioni di Barile, Candela, Foggia, Palazzo San Gervasio, Rocchetta Santa Venere e Venosa.

><

Ferrovie dell'Adriatico.

(*Progetti, preventivi, ecc., presentati all'approvazione governativa*).

L'Amministrazione delle Strade Ferrate Meridionali ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei Lavori

Pubblici la proposta per l'impianto di una condotta di acqua dalla galleria di Montebove alla stazione di Tagliacozzo, con distribuzione d'acqua agli abitati di Tagliacozzo e Poggetello, sulla linea da *Roma a Solmona*. La spesa totale all'uopo occorrente ammonta a L. 60,000, delle quali 40,000 a carico della ferrovia e L. 20,000 a carico del Comune di Tagliacozzo a titolo di concorso. Per l'esecuzione dei lavori si provvederà mediante due distinti appalti a licitazione privata, uno dei quali riguardante la fornitura dei materiali metallici, e l'altro la relativa posa in opera ed i lavori in terra ed in muratura.

La predetta Amministrazione ha inoltre sottoposto alla superiore approvazione:

1. Lo schema di contratto-capitolato in base al quale dovrebbe aver luogo l'appalto dei lavori di completamento da eseguirsi lungo il tronco da Casarsa a Spilimbergo, sulla linea *Casarsa-Gemona;*

2. La proposta di lavori d'ampliamento del Caffè-Ristorante nella stazione di Pordenone, lungo la linea *Mestre-Cormons*, con annesso preventivo di spesa di L. 320;

3. La proposta dei lavori occorrenti per sistemare il torrente Missigulis, in corrispondenza del chilometro 37.771, della linea *Udine-Pontebba*, onde evitare possibili danni alla ferrovia in caso di piene. Spesa preventivata L. 1700;

4. La proposta per impiantare le sbarre manovrabili a distanza in alcuni passaggi a livello della linea *Pistoia-Pisa*, per i cui lavori e provviste è preventivata la spesa di L. 10,000;

5. Il contratto stipulato colla Ditta Sani e Gagliardi per i lavori da eseguirsi a consolidamento del ponticello, della luce di m. 6, sul torrente Sciore, al km. 150.279 della ferrovia da *Bologna ad Otranto;*

6. Il contratto stipulato colla Ditta Garotti Luigi, per i lavori da eseguirsi a consolidamento dei manufatti lesionati, compresi fra i km. 17 e 20 della linea da *Lavezzola a Lugo;*

7. La proposta per l'applicazione di dischetto-fanale a ciascuno dei deviatoi N. 5, 8, 9, 18, 26, 28 e 43, e ad un fermadeviatoio al deviatoio N. 10 della *stazione di Brindisi superiore*. Spesa occorrente L. 340;

8. La proposta per la ricostruzione con tratto di muro di sostegno del piazzale interno della *stazione di Brescia*, a sud della grande tettoia attigua alla rimessa locomotive. La spesa occorrente ammonta a lire 2300;

9. La proposta per l'applicazione di N. 12 apparecchi indicatori-registraturi di velocità, tipo Hauschälter ad altrettante locomotive del gruppo 450 *bis*, con annesso preventivo di spesa di L. 8995;

10. La proposta per l'applicazione di due sonerie elettriche di controllo al disco verso Cattolica in stazione di Riccione, lungo la linea da *Bologna ad Otranto*. La spesa all'uopo occorrente ammonta a L. 660;

11. La proposta per la costituzione di sbarre manovrabili a distanza alle attuali barriere girevoli ed alle chiusure con catene esistenti in 9 passaggi a livello della linea Verona-Rovigo ed in 3 passaggi a livello della linea da *Verona a Peri.*

><

Ferrovie del Mediterraneo.

(*Progetti, preventivi, ecc. presentati all'approvazione governativa*).

L'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici:

1. Il progetto con annesso preventivo di spesa di L. 405, relativo all'esecuzione di lavori all'imbocco Est della galleria Chiusa, fra le stazioni di Albissola e di Savona, nella linea da *Genova al Confine francese;*

2. Il contratto colla Ditta Quaglino Pietro di Cuneo, per l'esecuzione di lavori complementari lungo il tronco da Borgo San Dalmazzo a Vernante, della ferrovia *Cuneo-Ventimiglia ;*

3. Il contratto stipulato colla Ditta Mistò Ferdinando di Valtravaglia, per l'esecuzione dei lavori relativi alla sistemazione delle scarpate franose fra le stazioni di Portovaltravaglia e di Luino, nella ferrovia *Oleggio-Pino;*

4. Il progetto per l'impianto del servizio merci, in stazione di Saliceto, della linea *Savona-Bra*. La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 43,800, oltre a lire 4224.91, per materiale metallico di armamento. Si provvederà mediante contratto a licitazione privata per i movimenti di terra, l'inghiaiamento, le opere murarie e la fornitura a pie' d'opera della ghiaia vagliata per i binari. Il collocamento in opera della bilancia a ponte, comprese le occorrenti riparazioni, sarà da affidarsi alla Ditta Opessi di Torino. La posa degli scambi e dei binari, la messa in opera della ghiaia vagliata sui medesimi, la posa e gli spostamenti di cancellate e cancelli, l'impianto della sagoma-limite e lavori analoghi saran eseguiti in economia:

5. La proposta con annesso preventivo di spesa di L. 1680, relativa a lavori di consolidamento delle testate a valle dei due ponticelli alle progressive 232.192 e 237.630 della ferrovia da *Empoli a Chiusi;*

6. Il progetto dei lavori di consolidamento dell'estremità di un rivestimento di prismi in sponda destra del Tanaro presso Asti, nella linea *Castagnole-Asti-Mortara*, con annesso preventivo di spesa di L. 9235;

7. Il contratto stipulato colla Ditta Giordano Angelo di Napoli per l'esecuzione di lavori di completamento del tronco Prata Pratola-Benevento, nella linea da *Avellino a Benevento;*

8. La proposta dei lavori occorrenti per la sistemazione definitiva del sottovia della Carbonifera alla progressiva 236.789 della ferrovia da *Roma a Pisa*. La spesa all'uopo occorrente ascende a L. 6000;

9. Il progetto dei lavori di costruzione di una nuova cisterna in aggiunta a quella già esistente nella stazione di Orta Miasino, lungo la ferrovia da *Gozzano a Domodossola*. Spesa preventivata L. 1500;

10. La proposta di modificazioni alle bilancie a ponte esistenti sul secondo e sul terzo binario, detto degli arrivi, collocate sulla sponda a Nord del ponte Caracciolo, nel *Porto di Genova*, con annesso preventivo di spesa di L. 3320;

11. Il conto preventivo della spesa di L. 15,200, per lavori supplettivi di consolidamento della scarpata sinistra della trincea, dal km. 48.955 al km. 49.046, fra le stazioni di Vietri e di Salerno nella ferrovia da *Napoli ad Eboli;*

12. La proposta per l'impianto di una presa d'acqua potabile della condotta comunale della Città di Milano, per alimentare i serbatoi del Palazzo ex-Litta. Spesa occorrente L. 1650.

><

Navigazione sul Lago Maggiore.

Col 1° giugno p. v. andrà in vigore il nuovo orario estivo in corrispondenza coi nuovi orari delle ferrovie.

><

Ferrovia Torino-Ciriè-Lanzo.

Col 1° giugno p. v. andrà in vigore l'orario estivo, il quale comprende 17 treni giornalieri, più due festivi, uno da Torino e l'altro da Lanzo, che saranno istituiti a cominciare dal 20 giugno.

><

Ferrovie del Mediterraneo.

Prospetto del materiale mobile in servizio ed in costruzione sulla Rete al 1° aprile 1896:

Specificazione del materiale mobile		Materiale mobile In servizio	In costruz.	Totale
I. *Locomotive:*				
a ruote libere	N.	43	—	43
a quattro ruote accoppiate:				
con avantreno girevole	»	154	—	154
con un asse portante	»	359	—	359
a sei ruote accoppiate	»	494	4	498
a otto ruote accoppiate	»	178	—	178
locomotive-*tenders* per servizio dei treni:				
a quattro ruote accoppiate	»	59	—	59
a sei ruote accoppiate	»	16	—	16
locomotive-*tenders* per manovre	»	13	—	13
Totale locomotive	N.	1316	4	1320

Proporzione per ogni chilometro di strada: in servizio 0.2306; in costruzione 0.0007; totale 0.2313.

		In servizio	In costruz.	Totale
II. *Carrozze:* (per servizio ordinario):				
di lusso, saloni e break S, Al	N.	56	—	56
di 1ª classe A, Ab, Ac	»	483	10	493
di 2ª classe B, Bb, Bc	»	706	15	721
miste di 1ª e 2ª classe AB, ABc	»	437	12	449
miste di 2ª con compartimento per la posta BU	»	50	—	50
di 3ª classe C	»	1612	53	1675
miste di 2ª e 3ª classe	»	—	—	—
miste di 1ª, 2ª e 3ª classe ABC	»	11	—	11
di 4ª classe E	»	12	—	12
ridotte per pacchi postali U	»	48	—	48
(per servizi economici):				
di 1ª classe As	»	29	—	29
di 2ª classe Bs	»	53	—	53
miste di 1ª e 2ª classe ABs	»	49	—	49
di 3ª classe Cs	»	130	—	130
di 3ª classe con compartimento bagagli CDs	»	23	—	23
miste di 1ª, 2ª e 3ª classe ABCs	»	1	—	1
Totale carrozze	N.	3700	100	3800

Proporzione per ogni chilometro di strada: in servizio 0.6485; in costruzione 0.0175; totale 0.6660.

		In servizio	In costruz.	Totale
III. *Bagagliai:*				
ordinari D	N.	942	10	952
con compartim. per la posta	»	—	—	—
Totale bagagliai	N.	942	10	952

Proporzione per ogni chilometro di strada: in servizio 0.1651; in costruzione 0.0017; totale 0.1668.

		In servizio	In costruz.	Totale
IV. *Carri:*				
scuderia G	N.	90	—	90
per piccolo bestiame T, Tl	»	60	—	60
per merci, coperti H, Hm	»	3258	—	3258
per merci e bestiame, coperti HB, HBd, HBp	»	9325	—	9325
per merci, scoperti:				
» (a sponde alte) L	»	6069	130	6199
» (a sponde basse) N, Nt, Nf, Ntf,	»	2553	—	2553
» (a sponde basse con bilico) NBt, NBtf, NBo	»	694	—	694
» (senza sponde) No	»	27	—	27
cisterna per liquidi (acqua, vino, petrolio, ecc.) R, Rv, W, Y	»	195	—	195
per acidi O	»	10	—	10
per terra e ghiaia Q	»	401	—	401
per gas GA	»	12	—	12
spazzaneve Z	»	62	—	62
con sagoma per visita gallerie V	»	2	—	2
con attrezzi di soccorso K	»	49	—	49
con grue X. (Questi carri fanno parte del materiale d'esercizio)	»	—	—	—
diversi P, M	»	46	—	46
Totale carri	N.	22853	130	22983

Proporzione per ogni chilometro di strada: in servizio 4.0057; in costruzione 0.0229; totale 4.0286.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato, in sue recenti adunanze, ha dato il suo parere sui seguenti affari riguardanti il servizio delle ferrovie:

1. Su di una proposta fatta dalla Società esercente la Rete Adriatica, della concessione di un compenso extra-contrattuale a favore dell'Impresa Masi, assuntrice dei lavori di consolidamento della galleria di Cattolica, lungo la strada ferrata da Bologna ad Otranto;

2. Sugli atti di collaudo e di liquidazione finale dei lavori eseguiti dall'Impresa Peroni Cesare, assuntrice della piantagione di robinie sulla scarpa, verso mare, dell'arginello a difesa della ferrovia Argena-Rimini contro le dune, fra le stazioni di Cesenatico e di Bellaria;

3. Sugli atti di collaudo e di liquidazione finale della fornitura e del collocamento in opera di bilancie a ponte nelle stazioni comprese nel tronco Roccaravindola-Isernia, nella strada ferrata da Caianello ad Isernia;

4. Su di una domanda di compensi, presentata dall'Impresa Ermanno Rocco, in dipendenza dell'appalto da esso assunto dei lavori di ripristino del doppio binario di Cassino e di Rocca d'Evandro, lungo la ferrovia Roma-Napoli;

5. Circa l'applicabilità o meno della multa contrattuale a carico dell'Impresa Giusti Giuseppe per ritardata posa in opera della scogliera a difesa della ferrovia Foggia-Napoli contro le corrosioni del torrente Cervaro, al chilometro 56.100 della linea stessa.

Lo stesso Consiglio di Stato:

Ha ritenuto che, anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità, per le espropriazioni possa approvarsi il progetto presentato dalla Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraueo pei lavori di costruzione di un ponte provvisorio sul torrente Acquabona, lungo la ferrovia da Savona a Bra;

Ha manifestato l'avviso che, con talune avvertenze, si possa addivenire alla concessione domandata dagli ingegneri Ratti e Saligeri, della costruzione e dell'esercizio di una ferrovia a dentiera, con trazione elettrica, dalla stazione di piazza Principe, in Genova, all'abitato di Granarolo;

Ha manifestato l'avviso che, in base alla fatta proposta, possa essere accolta la domanda della Società concessionaria della ferrovia Torino-Ciriè-Lanzo per la concessione di un binario di raccordo della ferrovia stessa coi gazogeni e con alcuni stabilimenti industriali di Torino. Il divisato binario ha per iscopo di facilitare e di rendere più economico il trasporto dei carboni ai gazogeni ed agli stabilimenti industriali privati. Il progetto relativo è stato studiato e stabilito d'accordo colla Società delle Strade Ferrate del Mediterraneo e col Municipio di Torino. La spesa preventivata per l'esecuzione delle opere considerate in progetto ammonta a L. 170,000;

Ha ritenuto che, anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le espropriazioni, possa approvarsi un progetto, presentato dalla Direzione Generale per le Strade Ferrate del Mediterraneo, relativo a lavori di costruzione di un cunettone a valle del ponticello, al chilom. 209.089 della ferrovia da Eboli a Metaponto.

><

Strade Ferrate Secondarie.

Prospetto dei prodotti del traffico, ottenuti nei primi nove mesi del corrente esercizio finanziario (1° luglio 1895 31 marzo 1896), in confronto dei prodotti avutisi nel periodo corrispondente dell'esercizio precedente:

Indicazione delle linee	Esercizio 1895-96	Esercizio 1894-95	Differenza
Napoli-Nola-Baiano	264,885	263,534	+ 1,351
Basaluzzo-Frugarolo	6,982	6,752	+ 230
Torino-Rivoli	108,912	111,238	— 2,326
Sassuolo-Modena-Mirand.-Finale	238,832	231,954	+ 6,878
Ferr. e Navig. del Lago di Lugano	58,210	56,542	+ 1,668
Ferrovie Economiche Biellesi	155,720	141,034	+ 14,686
Fossano-Mondovì	28,642	27,404	+ 1,238
Santhià-Biella	513,979	506,868	+ 7,111
Settimo-Rivarolo-Castellamonte	308,591	286,965	+ 21,626
Torino-Ciriè-Lanzo	411,278	401,199	+ 10,079
Bergamo - Ponte della Selva	255,055	213,580	+ 41,475
Ferrovie di Reggio dell'Emilia	201,600	167,198	+ 34,402
Poggibonsi-Colle	44,358	36,628	+ 7,730
Ferrovie Secondar. della Sardegna	535,791	521,369	+ 14,422
Ferr. Nord-Milano	1,883,568	1,766,001	+ 117,537
Novara-Seregno	394,679	355,983	+ 38,696
Padova-Montebelluna	107,800	112,637	— 4,837
Conegliano - Vittorio	60,600	63,307	— 2,707
Parma-Suzzara	116,800	115,600	+ 1,200
Cividale-Portogruaro	171,700	189,586	— 17,886
Torre-Arsiero	117,320	127,330	— 10,010
Vicenza-Schio	272,700	273,081	— 381
Bologna-Portomaggiore	208,900	205,328	+ 3,572
Arezzo-Stia	98,300	102,132	— 3,832
Vicenza-Treviso e Padova-Bassano	546,200	563,413	— 17,213
Suzzara Ferrara	229,888	210,484	+ 19,404
Reali Sarde	1,194,790	1,177,773	+ 17,017

><

Tariffe ferroviarie italiane.

È in corso il Decreto ministeriale, col quale si dispone che la tariffa locale n. 306 P. V. venga mantenuta in vigore, in via di esperimento, per altri due anni, e cioè fino a tutto aprile 1898, con le modificazioni proposte dalla Società esercente la rete Adriatica. La tariffa in questione riguarda i trasporti di granaglie, avena, orzo comune o perlato, legumi secchi, come ceci, cicerchie, fagiuoli, fave, lenticchie, lupini, piselli ed altri non nominati, per spedizioni in partite di almeno 8 tonnellate per vagone, o paganti per tale peso.

—

La Mediterranea, d'accordo coll'Adriatica, ha presentato all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici un progetto relativo all'estensione, alla linea Sant'Eufemia-Catanzaro Marina, della serie *A* della tariffa locale, numero 201, P. V.

—

La Mediterranea ha accompagnato, con parere favorevole, al Ministero dei Lavori Pubblici una domanda della Ditta Lepetit, Dolfus e Gausser di Milano, per ottenere che le sia rinnovata per un altr'anno, ed alle stesse condizioni, la concessione scaduta il 14 aprile p. p., di cui fruiva per i suoi trasporti di legno da tinte, corteccie naturali e quarsitrone, a vagone completo, dagli scali marittimi a Susa.

—

Il Ministero del Tesoro, d'accordo con quello delle Finanze, ha dato il proprio benestare:

a) Alla proposta di proroga per un altro anno, a partire dal 1° aprile u. s., della concessione a favore della Ditta Tavella pel trasporto di generi di privativa da Milano a Como ed a Gravedona e Menaggio;

b) Alla proposta di concessione di prezzi speciali a favore della Ditta Zopfi e Comp. di Monza, per il trasporto di macchinario per mulini, destinato alle Provincie meridionali.

—

La Mediterranea ha sottoposto con parere favorevole al Ministero dei Lavori Pubblici una domanda della Ditta Maraini e Comp., per ottenere che la nota concessione accordatale per i suoi trasporti di zucchero greggio da Savigliano a Sampierdarena e Rivarolo, che viene a scadere col 30 giugno p. v., sia rinnovata alle medesime condizioni per un altro anno.

><

Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ed il Comitato Superiore delle Strade Ferrate hanno dato parere favorevole sui seguenti affari ferroviari:

Progetto di rialzo della travata del ponte ferroviario sul Sero a S. Prospero sulla ferrovia Bologna-Ferrara;

Progetto per la correzione della curva esistente fra la galleria di Ponzano ed il ponte sulla Bormida lungo la linea Savona-Bra;

Progetto per la sistemazione della trincea fra i chilometri 215.376 e 215.441 della ferrovia Chiusi-Empoli;

Progetto per l'impianto del servizio d'acqua nella stazione per la Carnia lungo la ferrovia Udine Pontebba;

Domande della Società delle Tramvie interprovinciali di Milano per essere autorizzate a costruire ed esercitare un binario delle sue linee colla Darsena di Porta Ticinese;

Collaudo dei lavori eseguiti dall'Impresa Alfano per consolidamento della costa franosa fra i chilom. 172.110 e 172.220 colla ferrovia Eboli-Metaponto;

Id., dall'Impresa Colsi pel consolidamento della trincea tra i chilom. 205.236 e 205.470 della linea Eboli Metaponto;

Id., dell'Impresa Giordano per l'ampliamento del ponticello al chilom. 7.881.73 della ferrovia Torre-Annunziata-Cancello.

Ing. GIULIO MELISURGO

Il 7 corrente, in seguito a fierissimo attacco di pleuro-polmonite, moriva in Napoli l'ing. comm. Don GIULIO MELISURGO, già nostro collaboratore, ed efficacissimo propugnatore di costruzioni ed esercizi ferroviari affidati all'industria privata.

Cominciò la sua carriera con una campagna di tre anni di studi per la costruzione della linea Foggia-Bari delle Ferrovie Meridionali. Ritiratosi a Napoli, si occupò con attività e competenza non comuni di vari progetti e lavori, quali la sistemazione della spiaggia di Chiaia, l'apertura della via Partenopea e della splendida via Caracciolo, ecc. Di carattere piuttosto irrequieto, andò per qualche tempo in Inghilterra, e di là in America dove ebbe a dirigere i lavori della ferrovia Argentina da Cordoba a Tucuman.

Stabilitosi poscia definitivamente a Napoli, non vi fu questione d'interesse cittadino che gli sfuggisse e nella quale egli non portasse il suo contributo sapiente e disinteressato.

Compilò il progetto — che fu eseguito — della ferrovia Cumana; pubblicò « Le ingegnerie sanitarie; l'igiene omicida e gli odori di Napoli »; opera questa memorabile, connessa colla soluzione del problema delle fognature. Fu collaboratore del prof. Marino Turchi nella cattedra d'igiene all'Università di Napoli e pubblicò intorno a quel chiarissimo uomo « Marino Turchi e l'Italia igienica »; fu consigliere tecnico del Municipio di Napoli e gli fornì molti e notevoli studi e pareri. Giulio Melisurgo fu insomma un lavoratore indefesso ed efficace, geniale ed artistico, che spese la sua vita utilmente ed onestamente; e quanti lo conobbero od ebbero campo di apprezzare l'ingegno e le opere sue, non possono che rimpiangerlo, come noi lo rimpiangiamo vivamente.

Notizie Ferroviarie Italiane

Nuove costruzioni ferroviarie. — Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici approvò la costruzione del tronco San Felice-Poggio Russo della ferrovia Bologna-Verona. Per il tronco Borgo Mozzano-Bagni di Lucca deliberò una visita locale.

Ferrovie dell'Adriatico. — *Prodotti dal 1° gennaio al 10 maggio 1896.* — Nella decade dal 1° al 10 maggio ora scorsa i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate Meridionali, rete Adriatica, ascesero a L. 2,611,329.43 con diminuzione di L. 269,789.93 su quelli ottenuti nella corrispondente decade del 1895.

L'insieme dei prodotti dal 1° gennaio al 10 maggio 1896 si ragguaglia a L. 33,308,165.13 e presenta un aumento di L. 1,058,403.44 in confronto dello stesso periodo dell'esercizio precedente.

Ferrovie della Sicilia. — *Prodotti dal 1° luglio 1895 al 10 maggio 1896.* — Nella decade dal 1° al 10 maggio ora scorsa i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate della Sicilia ascesero a L. 237,084 con una diminuzione di lire 12,657 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

I prodotti dal 1° luglio al 10 maggio ammontano a lire 8,809,713, con un aumento di lire 547,120 sul corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

Ferrovia Santhià-Borgomanero e Gravellona-Intra. — Nell'adunanza del 19 corr., alla Società degli Ingegneri e degli Architetti di Torino, presieduta dal comm. Frescot, fu letta dal socio Michele Fenolio una Relazione riflettente lo studio delle ferrovie di più diretta comunicazione colla Val Sesia, Val d'Ossola, Lago Maggiore e Sempione, dalla quale emerse la necessità della pronta costruzione della linea Santhià-Borgomanero e del tronco Gravellona-Intra, per soddisfare agli interessi dell'alto Piemonte e di Torino. Il relatore propose poi anche una variante, Santhià-Gozzano, colla quale si accorcerebbe il percorso di 3 chilometri circa. Apertasi la discussione in proposito, vi presero vivissima parte i soci Lanino, Amoretti, Frescot, Bellia, Margary, Cappa, Losio Vicari, ma specialmente il socio on. Casana, che, come si sa, fa parte della Commissione nominata in questi ultimi giorni, col mandato di fare le opportune pratiche presso il Governo, acciocchè accordi l'occorrente sussidio chilometrico, sufficiente a guarentire la costruzione dell'invocata linea.

Siccome poi fu da qualcuno sollevato un dubbio circa la necessità attuale del tronco Gravellona-Intra, l'on. Casana prese da ciò occasione per dimostrare l'importanza di detto tronco, che, mentre risponde agli interessi torinesi, è, si può dire, indispensabile agl'interessi industriali di una regione sommamente attiva ed industre, come quella che sta alla destra del Lago Maggiore. La discussione fu riassunta dai soci Casana e Lanino nel seguente ordine del giorno, che venne approvato dall'Assemblea:

« La Società degl'Ingegneri e degli Architetti di Torino, udita la Relazione dell'ing. Michele Fenolio, fa sue le conclusioni del relatore, manda al Presidente di provvedere alla pubblicazione e diffusione della Relazione stessa, e lo invita a far tosto conoscere agli uomini politici piemontesi l'avviso della Società sulla necessità assoluta di insistere per l'esecuzione dei tronchi ferroviari Santhià Borgomanero-Gozzano e Gravellona-Intra, accordando fin d'ora sulle tariffe per viaggiatori e merci il vantaggio del relativo abbreviamento sui percorsi Santhià-Novara-Gozzano e Santhià-Novara-Romagnano ».

Tramvia Ferrara-Codigoro. — Il Consiglio Provinciale di Ferrara nella seduta di lunedì scorso ha approvato il capitolato per la costruzione della tramvia Ferrara-Codigoro.

Tramvia Iseo-Rovato-Chiari. — Nella seduta del 22 corrente il Consiglio provinciale di Brescia approvò all'unanimità la concessione del tram Iseo-Rovato-Chiari. Se ne incomincierà l'esercizio entro quattro mesi.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — *Prodotti del mese di aprile 1896.* — Il movimento sulle linee della ferrovia del Gottardo (266 chilom.), nel mese di aprile 1896, confrontato con quello dello stesso mese 1895, fu il seguente:

		1896 aprile	1895
Passeggieri trasportati .	Num.	141,000	144,786
» introito . .	L.	564,000	666,224.95
Bagagli e cadaveri . .	Tonn.	545	609
» introito . .	L.	58,000	66,782.21
Bestiame trasportato .	Capi	5,730	13,760
» introito . .	L.	33,000	49,146.54
Merce trasportata . .	Tonn.	70,500	76,588
» introito . .	L.	750,000	860,310.32
Introito complessivo . .	»	1,405,000	1,642,484.02
» chilometrico .	»	5,281.95	6,174.75
Proventi diversi . .	»	50,000	51,211.69
Introito generale . . .	»	1,455,000	1,693,695.71
Spesa complessiva . .	»	745,000	658,425.39
» chilometrica . .	»	2,800.75	2,475.28
Introito netto . . .	»	710,000	1,035,270.32

Nelle spese di esercizio non sono comprese le spese di rinnovazione delle linee e del materiale d'esercizio, che sono rimborsate dal fondo di rinnovazione.

Ferrovie Svizzere. — *Ferrovia del Gornergrat.* — La raccolta del capitale per la ferrovia del Gornergrat, a quanto annuncia la *Schweizerbahnen*, è finita e già si diede mano ai lavori preliminari. La ferrovia avrà una lunghezza di m. 9,600, sarà esercitata da elettricità e po-

tranno esser trasportate 100 persone per viaggio. Il prezzo per corsa semplice è fissato a fr. 12; per andata e ritorno fr. 18. Le spese di impianto sono preventivate a fr. 3 1/2 milioni. L'introito annuo fu fissato in fr. 270,000 il che assicurerebbe un guadagno netto di fr. 100,000 ossia un dividendo per gli azionisti del 5 0/0. La linea sarà aperta nella primavera del 1898.

Nazionalizzazione delle ferrovie. — Il 16-17 maggio ebbe luogo in Bienne un'adunanza di delegati della Società svizzera degli impiegati di ferrovie e navigazioni, in cui venne presa all'unaminità la seguente risoluzione: « L'odierna adunanza di delegati della Società svizzera degli impiegati ferroviari dichiara che il movimento di referendum contro la legge sulle contabilità delle Strade Ferrate è contraria ai veri interessi del paese e prende energicamente posizione contro di esso. Dichiara parimenti di voler appoggiare con tutte le sue forze una più possibilmente sollecita nazionalizzazione delle ferrovie svizzere ».

Ferrovie Spagnuole. — *La prima tramvia elettrica.* — La prima tramvia elettrica spagnuola è quella di Bilbao-Santurce, che si inaugura prossimamente. Essa è lunga 15 chilometri. Il sistema adottato è quello a conduttura aerea; l'altezza del conduttore al disopra del suolo è di 6 metri ed il numero delle vetture in circolazione è di 28. Il successo di questa prima impresa contribuirà molto allo sviluppo della trazione elettrica nella Spagna.

Ferrovie Rumene. — Il Ministero dei Lavori Pubblici ha ottenuto un credito speciale di 8 milioni per migliorare alcune stazioni e linee della rete ferroviaria in esercizio.

I miglioramenti studiati si ripartiscono così: 1° Costruzione di magazzini da grano in diverse stazioni; 2° Istallazione di « cabine » di manovra scambi; 3° Costruzione di tettoie per locomotive; 4° Ampliamento della stazione di Azuga; 5° Costruzione di 5 fermate; 6° Modificazione di 3 stazioni e 10 fermate.

Questi progetti saranno utili al traffico specialmente per l'agricoltura.

Ma tale credito, invece d'essere fornito con un'emissione di rendita, dovrebbe essere preso da un fondo di riserva per rifacimenti che l'Amministrazione ferroviaria dovrebbe prudentemente creare con prelevamenti sugli utili annuali, come generalmente si pratica negli altri paesi.

Ferrovia della Manciuria. — Gli ingegneri russi hanno già tracciato fino a Vladivostock la linea ferroviaria che deve attraversare la Manciuria settentrionale. I funzionari chinesi hanno offerto un banchetto d'addio agli ingegneri russi.

Ferrovie Chinesi. — *Linea da Pekino a Hankéou.* — L'editto imperiale autorizzante la costruzione della ferrovia da Pekino a Hankéou è stato promulgato il 24 aprile ultimo scorso.

Ferrovia dell'Ouganda. — Secondo gli ultimi rapporti giunti dall'Africa orientale inglese, i lavori preliminari della strada ferrata dell'Ouganda progrediscono continuamente, nonostante i disordini suscitati dallo sceicco arabo M' Bruck ben Rascid. Però, il reclutamento degli operai presenta difficoltà non lievi, poichè i *coolies* che si fecero venire dalle Indie pretendono di esser pagati molto bene, e non conviene sostituirli con gli indigeni perchè questi sono infingardi e non meritano nessuna fiducia.

Notizie Diverse

Il porto di Licata. — Nel numero 13 del corrente anno abbiamo pubblicato il disegno di legge presentato dal Ministro dei Lavori Pubblici pel completamento del porto di Licata. Ci consta che la Giunta Generale del Bilancio ha dato parere favorevole al detto disegno, proponendo però che la spesa da stanziarsi a carico dello Stato (L. 1,735,000) sia fin d'ora ripartita nei cinque esercizi dal 1896-97 al 1900-901 anzichè far dipendere questo stanziamento dal progredire dei lavori da farsi.

Ministero delle Poste e dei Telegrafi. — *Specchio dei prodotti telegrafici e telefonici del 2° trimestre dell'esercizio 1895-96.*

Incassi dell'Amministrazione dei Telegrafi.

Oggetto dei prodotti		Da ottobre a tutto dicembre 1895
Telegrammi spediti nell'interno . . .	L.	2,150,980.73
» » all'estero . . .	»	859,714.12
» internazionali	»	84,328.23
» diversi	»	149,916.74
Concessioni telefoniche	»	49,403.51
Tasse diverse.	»	36,096.93
Contributo di diversi per ispese telegrafiche	»	140,855.92
Proventi vari	»	3,239.87
Totali . .	L.	3,474,536.05
Incassi dell'Amministrazione delle Poste.		
Telegrammi affrancati con francobolli .	»	40,013.40
Totali generali .	L.	3,514,549.45

Il Debito pubblico italiano. — Dalla situazione al 31 marzo 1896 rileviamo che il Debito pubblico complessivo dell'Italia (consolidato e debiti redimibili) era rappresentato, a quella data, da lire 580,970,304.39 di rendita annua, corrispondente perciò ad un debito capitale di lire 12,871,910,794.80.

Queste cifre d'insieme erano così ripartite tra le varie categorie di debiti:

Amministrati dalla D. G. del Debito pubblico. Debiti consolidati.			
Gran Libro	L.	461,466,442	9,393,516,650
Rendite da trascrivere nel Gran Libro	»	341,446	6,829,305
Rendite della S. Sede .	»	3,225,000	64,500,000
Debiti redimibili.			
Debiti inclusi separatamente	»	14,037,910	332,336,578
Contabilità diverse . .	»	64,747,878	1,879,142,915
	L.	543,818,677	11,676,323,447
Amministrati dalla D. G. del Tesoro. Debiti redimibili.		Rendita	Capitale
Prestito inglese 3 0/0 .	L.	366,645	12,221,507
Buoni dei danneggiati di Sicilia	»	246,775	4,935,500
Annualità riscatto ferrovia Alta Italia	»	27,276,009	998,430,340
Buoni del Tesoro a lunga scadenza	»	9,262,198	180,000,000
TOTALE	L.	580,970,304	12,871,910,795

Ponendo queste cifre a confronto di quelle risultanti al 30 giugno 1895, cioè alla chiusura dell'esercizio precedente, si scorge che nei nove mesi da quello ora in corso la consistenza generale del nostro Debito pubblico è diminuita di L. 5,287,903.71 di rendita annua e di L. 69,753,240.13 di capitale.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Segniamo con un asterisco * le notizie di cui diamo maggiori ragguagli nelle INFORMAZIONI PARTICOLARI, ove sono pubblicate eziandio le *Deliberazioni del Consiglio di Stato* e le *Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.*

1. — Progetti e preventivi di spese presentati per l'approvazione al R. Ispettorato Generale.

Rete Adriatica. — L. 60,000 * proposta per impianto di condotta d'acqua alla stazione di Tagliacozzo, linea Roma-Solmona;

L. 10,000 * proposta per impianto di sbarre manovrabili a distanza, sulla linea Pistoia-Pisa;

L. 8995 * proposta per applicazione di apparecchi indicatori a 12 locomotive;

L. 2300 * proposta per ricostruzione di muro di sostegno nella stazione di Brescia;

L. 1700 * proposta di lavori di sistemazione sulla linea Udine-Pontebba;

L. 660 * proposta per applicazione di sonerie elettriche in stazione di Riccione, linea Bologna-Otranto;

L. 340 * proposta per applicazione di dischetti-fanali in stazione di Brindisi Superiore;

L. 320 * proposta per ampliamento del caffè-ristorante in stazione di Pordenone, linea Cormons-Mestre;

Contratti e proposte * diverse.

Rete Mediterranea. — L. 43,800 * progetto per impianto servizio merci in stazione di Saliceto, linea Savona-Bra, oltre a L. 4224.91 per materiale metallico d'armamento;

L. 15,200 * preventivo per consolidamento di scarpata sulla linea Napoli-Eboli;

L. 9235 * progetto per lavori di consolidamento sulla linea Castagnole-Asti-Mortara;

L. 6000 * proposta per lavori di sistemazione sulla linea-Roma-Pisa;

L. 3320 * proposta per modificazioni a bilancie a ponte nel Porto di Genova;

L. 1680 * preventivo per lavori di consolidamento sulla linea Empoli-Chiusi;

L. 1650 * proposta per alimentazione d'acqua potabile al palazzo ex-Litta a Milano;

L. 405 * preventivo per lavori alla galleria Chiusa, linea Genova-Confine francese;

Contratti * diversi.

3. — Gare aggiudicate provvisoriamente.

Rete Mediterranea. — Alla Ditta Gervaso Giuseppe, di Valenza, i lavori * di ampliamento e completamento della stazione d'Asti, col ribasso del 22.85 0[0 sui prezzi di tariffa;

Alla Ditta Galli Pasquale, di Eboli, i lavori * di consolidamento del sottopassaggio fra le stazioni di Ascea e Pisciotta, linea Eboli-Reggio, col ribasso del 23.53 0[0 sui prezzi di tariffa.

5. — Contratti stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Mediterranea (Seduta del Comitato e del Consiglio d'Amministrazione del 22 maggio). — Colla Società Ligure Metallurgica di Sestri Ponente per fornitura di kg. 400,000 di ferro laminato in barre quadrate, piatte o tonde;

Colla Ditta Ferdinando Zanoletti di Milano per fornitura di kg 40,000 di stagno in pani;

Colla Ditta Vaccari Massimiliano di Modena per fornitura di mc. 311 di legname quercia-rovere da lavoro in pezzi squadrati;

Colla Società degli Alti Forni, Fonderie ed Acciaierie di Terni per fornitura di tonn. 1689 di rotaie in acciaio fuso Martin-Siemens per l'armamento 1° tipo;

Colla Ditta De Luca Antonio per impianto scogliera al Volturno dal chilometro 9.743 al chilometro 10.013 della linea Caianello Isernia;

Colla Ditta Giacomo Mercandino di Torino per fornitura di 400 pezze di tela speciale di puro filo di canape spalmata per copertura di carri e carrozze;

Colla Ditta Guarnieri Giustino di Roma per costruzione del tratto collettore destro del Tevere attraversante la linea Roma-Pisa;

Colla Ditta Filippo Tassara e Figli di Voltri per fornitura di 10,000 stecche d'acciaio dolce a cerniera per l'armamento 1° tipo con rotaie da 12 metri;

Colla Ditta stessa per fornitura di 60,000 piastre in ferro colato, intermedie, a fori circolari, per armamento 1° tipo con rotaie da 12 metri;

Colla Ditta Laurenti Carlo di Torino per fornitura di 30,000 lime in acciaio assortite.

II. — Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Municipio di Roma (28 maggio, ore 12, unico e definitivo). — Appalto dei lavori di sistemazione del Lungotevere Torre di Nona tra il ponte Elio ed il ponte Umberto sulla riva sinistra del Tevere (m. 407). Importo L. 65,000. Cauz. provv. L. 3000.

Genio Militare di Torino (3 giugno, ore 11, unico e definitivo). — Appalto dei lavori occorrenti per la costruzione di una tettoia per il ricovero dei materiali nella R. Fonderia di Torino. Importo L. 2800. Cauz. L. 300. Lavori compiuti in 40 giorni.

— (5 giugno). — Appalto dei lavori occorrenti per l'acquartieramento di una nuova batteria al poligono di Lombardore. Importo L. 13,800. Cauz. L. 1400. Lavori compiuti in giorni 70.

Municipio di Genova (3 giugno, ore 12, fatali). — Appalto dei lavori di pavimentazioni diverse nel centro. Imp. ridotto L. 73,931 (V. n. 18).

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Bari (15 giugno, ore 10, 1ª asta). — Appalto dei lavori di manutenzione delle opere d'arte del Porto nuovo di Bari durante il sessennio 1896-1902. Importo complessivo L. 296,423. Cauzione provvisoria L. 10,000. Fatali a stabilirsi.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Palermo (18 giugno, ore 10, unico e definitivo). — Appalto dei lavori di completamento della bonifica delle paludi di Mondello e di ripristino delle stradelle entro le medesime. Importo L. 272,000. Cauz. provv. L. 14,000.

APPALTI ALL'ESTERO.

Russia. — Il Governo Russo, onde rendere i porti commerciali all'altezza delle esigenze del traffico, ha stanziato per le opere necessarie una somma di circa 22 milioni di franchi; i lavori che dovranno essere eseguiti sono:

Porti del Baltico. — *Saint-Pétersbourg.* — Miglioramento del canale marittimo del porto d'importazione e di diversi punti di approdo; prolungamento della diga sinistra del canale marittimo per 147 metri; approfondimento a m. 6 95 del porto dei vapori. Le spese occorrenti raggiungeranno circa 8 milioni di franchi.

Porti del Mar Bianco. — *Arkhangel.* — La profondità del porto deve essere portata a m. 6.95, e dovrà costruirsi un porto d'inverno.

Porti del Mar Nero. — *Odessa.* — Una somma di 2,500,000 franchi deve essere impiegata per vari miglioramenti, per la costruzione di un porto di quarantena, ecc.

— *Meriupol.* — Questo porto deve essere provvisto di grue idrauliche.

— *Tangaurog.* — Ingrandimento del porto.

— *Batoun.* — Costruzione di un porto speciale per i petroli, e di uno per il cabotaggio.

Paesi Bassi. — La Direzione della Società per l'esercizio dell'isola di Billiton informa i commercianti che ha intenzione di tenere delle pubbliche vendite di stagno di Billiton a Batavia (Isola di Giava) nei giorni seguenti: 17 giugno, 19 agosto, 21 ottobre, 16 dicembre 1896, 19 febbraio e 16 aprile 1897. La vendita avrà luogo il 17 giugno anno corrente; sarà di circa 14,000 picols.

Rumania. — *Ministero della Guerra a Bucarest* (11 giugno). — Costruzione di un refettorio, di una infermeria, di una scuderia con rimessa, di un magazzino per armi ed altri effetti nella caserma del reggimento Dambovilza. Estimazione del lavoro fr. 115,000.

Svizzera. — Prossimamente al Municipio di Zurigo costruzione di un mercato centrale. Prezzo del lavoro fr. 1,500,000.

Francia. — *Prefettura di Dordogne a Périgueux* (6 giugno). — Appalto per la costruzione, in due lotti, di un quartiere per le truppe sulla linea da Nontron a Sarlat.

Importo 1° lotto L. 132,000. Cauz. provv. L. 2000.
» 2° » » 142,000. » » 2500.

— *Tribunale di Commercio.* — Appalto dei seguenti lavori: Costruzione di una fogna in via Vercingetorix, fr. 79,800. — Altre due fogne in via St-Gothard, per fr. 58,880 e fr. 37,340. — Lavori di piantagioni in via d'Alesio, fr. 27,320. — Costruzione di strade, fr. 32,760.

Austria-Ungheria. — Prossimamente a Budapest appalto dei lavori per la costruzione di un ponte sulla strada ferrata da Baja a Battajesk.

— Prossimamente a Vienna appalto per la costruzione di una rimessa-deposito a Trieste.

III. — Forniture diverse.

Aste.

Polverificio di Fontanaliri (30 maggio, ore 15, unica e definitiva). — Fornitura di **piombo** in lamiera kg. 10,000 a L. 0.45, e kg. 2800 di tubi di piombo diversi a L. 0.45. Cauzione L. 576. Consegna a giorni 40.

Direzione Artiglieria ed Armamenti — Venezia (1° giugno, ore 13, 1ª asta). — Fornitura di **rame** ed **ottone** in chiodi, chiodetti, fogli, filo, verghe, ecc. Importo L. 13,800. Cauzione L. 1380. Fatali 22 giugno, ore 12.

Direzione Costruzioni Navali — Spezia (8 giugno, ore 12, fatali). — Fornitura di kg. 18,000 **stagno** in pani. Importo ridotto L. 32,353.20 (V. n. 18).

Direzione Artiglieria e Armamenti — Taranto (8 giugno, ore 14, 1ª asta). — Fornitura di kg. 74,000 di **olio d'oliva** 1ª qualità, per macchine. Importo L. 74,000. Cauz. provv. L. 7400. Fatali 25 giugno, ore 12.

Laboratorio Pirotecnico — Bologna (9 giugno, ore 15, unica e definitiva). — Fornitura di kg. 60,000 di **piombo** in pani a L. 0.36. Cauzione L. 2160. Consegna a giorni 40.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

CONVOCAZIONI.

SOCIETÀ FERROVIARIE, TRAMVIARIE E DI NAVIGAZIONE.

27 maggio. — **Unione delle Ferrovie Italiane.** — Assemblea generale in Napoli.

31 maggio. — **Società Anonima di Tramways e Ferrovie.** — Assemblea generale straordinaria per le ore 14 nella sede sociale in Milano, via Brera, 12.

21 giugno. — **Ferrovia Sassuolo-Modena-Mirandola e Finale.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 14.30 nella sede sociale in Modena.

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

	maggio 16	maggio 23
Azioni Ferrovie Biella	L. 485	485
» » Mediterranee	» 513	511
» » Meridionali	» 676	672
» » Pinerolo (1ª emiss.). . . .	» 360	360
» » » (2ª »). . . .	» 340	340
» » Secondarie Sarde.	» 280	286
» » Sicule	» 594	594
Buoni Ferrovie Meridionali	» 562.50	562.50
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e		
» » Sicule *A. B. C. D.* . .	» 284.50	287
» » Cuneo (2ª emiss.) . .	» 310	310
» » Gottardo 4 % . . .	» 102.15	102.15
» » Mediterranee 4 0/0 . .	» 503.50	505.50
» » Meridionali	» 298	298
» » Meridionali Austriache	» 382.50	382.50
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 302	301.50
» » » 2ª emiss.	» 285	285.50
» » Pontebba	» 459	459
» » Sarde, serie *A*. . . .	» 287	287
» » » serie *B*. . . .	» 289	289
» » » 1879	» 288.75	289
» » Savona	» 307	307
» » Secondarie Sarde . . .	» 430	432.75
» » Sicule 4 0/0 oro . . .	» 469	472
» » Tirreno	» 450	452
» » Vittorio Emanuele . .	» 302.75	303.75

ESTRAZIONI E PAGAMENTI.

Rete Mediterranea. — Distinta delle obbligazioni 4 0/0 state estratte il 15 corr. (V. *Avvisi Società Ferroviarie*).

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA. — 13ª Decade — dal 1 al 10 Maggio 1896

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Prodotti indiretti	TOTALE	Media dei chilom. esercitati
			PRODOTTI DELLA DECADE.				
1896	1,040,606.30	56,181.85	300,720.53	1,021,195.89	12,629.95	2,431,334.52	4,247.00
1895	1,086,311.70	64,640.12	294,311.35	1,223,638.95	12,010.55	2,680,912.67	4,215.00
Differenze nel 1896	— 45,705.40	— 8,458 27	+ 6,409.18	— 202,443.06	+ 619.40	— 249,578.15	+ 32.00
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.				
1896	12,231,302.45	641,273.42	3,628,853.10	14,279,404.70	165,579.13	30,946,412.80	4,247.00
1895	11,362,936.65	593,127.51	3,582,310.11	14,354,704.66	168,907.26	30,061,986.19	4,215.00
Differenze nel 1896	+ 868,365.80	+ 48,145.91	+ 46,542.99	— 75,299.96	— 3,328.13	+ 884,426.61	+ 32.00

RETE COMPLEMENTARE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Prodotti indiretti	TOTALE	Media dei chilom. esercitati
			PRODOTTI DELLA DECADE.				
1896	63,033.15	1,418.26	23,610.54	90,308.61	1,624.35	179,994.91	1,359.88
1895	66,350.82	1,550.35	23,285.16	107,285.16	1,735.20	200,206.69	1,326.19
Differenze nel 1896	— 3,317.67	— 132.09	+ 325.38	— 16,976.55	+ 110.85	— 20,211.78	+ 33.69
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.				
1896	824,415.41	17,007.46	248,433.12	1,254,380.72	17,515.62	2,361,752.33	1,359.88
1895	710,728.37	16,091.95	243,219.45	1,199,916.84	17,818.89	2,187,775.50	1,295.47
Differenze nel 1896	+ 113,687.04	+ 915.51	+ 5,213.67	+ 54,463.88	— 303.27	+ 173,976.83	+ 64.41

PRODOTTI PER CHILOMETRO DELLE RETI RIUNITE

PRODOTTO DELLA DECADE			PRODOTTO RIASSUNTIVO		
esercizio corrente	esercizio precedente	Differenza nel 1896	dell'anno corrente	dell'anno precedente	Differenza nel 1896
465.74	519.95	— 54.21	5.940,59	5,852.45	+ 88.14

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

31ª Decade — Dal 1º al 10 Maggio 1896.

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traffico	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1896	89,381.00	2,542.00	7,989.00	89,180.00	1,047.00	190,139.00	616.00	309.00
1895	91,021.00	2,211.00	8,332.00	109,401.00	852.00	211,817.00	616.00	344.00
Differenze nel 1896	— 1,640.00	+ 331.00	— 343.00	— 20,221.00	+ 195 00	— 21,678.00	»	— 35.00
				PRODOTTI DAL 1º LUGLIO 1895 AL 10 MAGGIO 1896.				
1895-96	2,773,239.00	62,564.00	316,611.00	3,686,718.00	43,286.00	6,882,418.00	616.00	11,173.00
1894-95	2,762,381.00	61,257.00	323,316.00	3,718,573.00	37,355.00	6,902,882.00	616.00	11,206.00
Differenze nel 1896	+ 10,858.00	+ 1,307.00	— 6,705.00	— 31,855.00	+ 5,931.00	— 20,464.00	»	— 33.00
				RETE COMPLEMENTARE				
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1896	28,768.00	550.00	1,737.00	12,583.00	133.00	43,771.00	484.00	90.00
1895	24,177.00	325.00	1,300.00	10,237.00	290.00	36,329.00	421.00	86.00
Differenze nel 1896	+ 4,591.00	+ 225.00	+ 437.00	+ 2,346.00	— 157.00	+ 7,442.00	+ 63.00	+ 4.00
				PRODOTTI DAL 1º LUGLIO 1895 AL 10 MAGGIO 1896.				
1895-96	1,040,152.00	17,774.00	79,155.00	660,065.00	7,077.00	1,804,223.00	484.00	3,728.00
1894-95	776,874.00	7,835.09	52,213.00	453,910.00	7,449.00	1,298,201.00	421.00	3,084.00
Differenze nel 1896	+ 263,278.00	+ 9,939.00	+ 26,942.00	+ 206.155.00	— 372.00	+ 505,942.00	+ 63.00	+ 644.00
				STRETTO DI MESSINA				
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1896	2,559.00	84.00	204.00	327.00	»	3,174.00	23.00	138.00
1895	1,109.00	45.00	154.00	287.00	»	1,595.00	15.00	106.00
Differenze nel 1896	+ 1,450.00	+ 39.00	+ 50.00	+ 40.00	»	+ 1,579.00	+ 8.00	+ 32.00
				PRODOTTI DAL 1º LUGLIO 1895 AL 10 MAGGIO 1896.				
1895-96	96,287.00	4,317.00	7,320.00	15,148.00	»	123,072.00	23.00	5,351.00
1894-95	45,461.00	2,336.00	4,948.00	8,647.00	38.00	61,430 00	15.00	3,095.00
Differenze nel 1896	+ 50,826.00	+ 1,981.00	+ 2,372.00	+ 6,501.00	— 38.00	+ 61,642.00	+ 8.00	+ 1,256.00

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

Dai punti contro indicati alle stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)		BIGLIETTI SEMPLICI — Londra (1) 1a classe	Londra (1) 2a classe	Parigi (2) 1a classe	Parigi (2) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO — Londra (3) (Diritto di porto compreso) 1a classe	Londra (3) 2a classe	Londra (3) validità	Parigi (4) 1a classe	Parigi (4) 2a classe	Parigi (4) validità
Via Moncenisio											
Torino	via Calais. . . .	166 35	116 55	90 75	61 60	254 —	187 85	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni
	via Boulogne . .	160 25	112 05								
Milano	via Calais. . . .	180 90	129 15	104 85	72 25	272 25	199 30	45 giorni	166 35	119 —	30 giorn
	via Boulogne . .	175 60	124 65								
Venezia	via Calais. . . .	—	—	141 75	97 30	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni
	via Boulogne . .										
Genova	via Calais. . . .	187 —	131 —	111 40	76 05	—	—	—	—	—	..
	via Boulogne . .	180 90	126 50								
Via Genova											
Livorno	via Calais. . . .	209 90	147 05	134 30	92 10	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	203 80	142 55								
Firenze	via Calais. . . .	217 30	152 25	141 70	97 80	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	211 20	147 75								
Roma	via Calais. . . .	249 —	174 40	173 40	119 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	242 90	169 90								
Napoli	via Calais. . . .	279 85	196 —	205 60	142 —	478 50	358 95	6 mesi (**)	—	—	—
	via Boulogne . .	273 75	191 50								
Via Bologna											
Firenze	via Calais. . . .	224 60	157 30	149 —	102 35	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	218 50	152 80								
Roma	via Calais. . . .	263 85	184 80	188 25	129 85	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	257 75	180 30								
Napoli	via Calais. . . .	294 80	206 50	220 60	162 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	288 70	202 —								
Brindisi	Via Napoli — via Calais	325 85	228 20	251 60	174 20	548 25	399 30	6 mesi (*)	—	—	—
	Via Napoli — via Boul.	319 75	228 70								
	Via Bolog. — via Calais	302 65	211 95	227 05	157 —	525 45	386 80	6 mesi	—	—	—
	Via Bolog. — via Boul.	296 55	207 45								
Messina	Via Napoli — via Calais	369 25	259 75	295 —	205 80	—	—	—	—	—	—
	Via Napoli — via Boul.	363 15	255 25								

OSSERVAZIONI.

BIGLIETTI SEMPLICI.

(1) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta.

Per diritto del bollo fr. 0,10 per i biglietti al disopra di 10 franchi.

(2) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi che valgono per 20 giorni.

BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO.

(3) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta.

(*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capo-stazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia.

(**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto.

(4) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI	1a e 2a CLASSE	1a e 2a CLASSE (Via Folkestone)	1a e 2a CLASSE (*)	1a e 2a CLASSE (***)		Treno di lusso PENINSULAR-EXPRESS settimanale il venerdì part. da LONDRA (1)
Londres — Ch.-Gross Par.	9 — a.	10 — a.	11 — antim.	8 15 p.		8 15 p.
Londres — Victoria . . —	9 — a.		11 — antim.	8 15 p.		8 15 p.
Douvres. . . . . —	10 55 a.		1 — pomer.	10 15 p.		10 15 p.
Calais-M. (Buffet) (ora di Greenwich) . Arr.	12 15 a.		2 20 pomer.	12 10 a.		12 10 p.
	Déjeun.					
Calais-M. (ora francese) . Par.	12 49 p.		3 — pomer.	1 04 a.		1 » a.
Boulogne-Gare (Buffet) Arr.	1 27 p.	2 18 p.	—	1 49 a.		—
Boulogne-Gare (Buffet) Par.	1 29 p.	2 23 p.	—	1 51 a.		—
Amiens (Buffet) . Arr.	3 04 p.	3 59 p	5 12 pomer.	3 41 a.		3 28 a.
Amiens (Buffet) . Par.	3 09 p.	4 04 p.	5 17 pomer.	3 46 a.		3 33 a.
Paris-Nord (Buffet) Arr.	4 45 p.	5 40 p.	7 — pomer.	5 38 a.		Per la grande cintura
	Pranzo					
Paris-Nord (Buffet) Par	*Vagon-restaurant*		7 44 pomer.	6 23 a.		
Paris-Lyon (Buffet) Arr			8 21 pomer.	7 28 a.		
	(B) 1a e 2a classe		1a e 2a classe	1a cl.	1a 2a cl.	
Paris-Lyon (Buffet) Par	8 55 p.		9 10 p.	9 25 a.	2 15 p.	
Dijon . . . . Arr	1 51 a.		2 24 a.	2 01 p.	7 13 p.	10 32 a.
Genève . . . . —	»		8 52 a.	11 47 p.	—	—
Aix-les-Bains. . . . —	6 33 a.		7 58 a.	10 45 p.	12 27 a.	3 18 p.
Chambéry. . . . . . . —	6 56 a.		8 31 a.	11 24 p.	12 50 a.	3 40 p.
Modane . . . . —	9 43 a.		1 38 p.		3 37 a.	6 40 p.
Torino (ora dell'Europa centrale (2). . . Arr.	2 20 p.		6 40 p.	—	8 10 a.	11 12 p.
Torino. . . . . . . Par	2 40 p.		7 55 p.	—	8 45 a.	
Novara . . . . Arr	4 36 p.		9 51 p.	—	10 42 a.	
Milano. . . . . Arr	5 35 p.		11 05 p.	—	11 40 a.	
					1a 2a cl.	
Torino. . . . . . . Par.	2 45 p.		8 10 p.	—	8 40 a.	
Genova . . . . . . Arr.	6 14 p.		11 21 p.	—	12 » p.	
San-Remo. . . —	11 22 p.		8 45 a.	—	4 47 p.	
Pisa. . . . . —	10 58 p.		4 30 a.	—	4 34 p.	
Firenze . . . . —	12 45 a.		7 30 a.	—	6 54 p.	
Livorno . . . . —	11 39 p.		5 24 a.	—	5 09 p.	
Roma . . . . —	6 34 a.		10 30 a.	—	11 30 p.	
Napoli. . . . . —	1 36 p.		6 30 p.	—	7 10 a.	
Brindisi. . . . . . . —	»		»	—	6 20 p.	
Torino. . . . . . . Par.	2 45 p.		7 05 p.	—	8 40 a.	11 20 p.
Alessandria . . . . Arr.	4 18 p.		8 55 p.	—	10 15 a.	12 50 p.
Bologna. . . . . —			2 12 a.	—	2 53 p.	5 19 a.
Ancona . . . . —	—		6 52 a.	—	11 10 p.	9 21 a.
Brindisi. . . . —	—		10 17 p.	—	11 » a.	7 50 p.
Firenze . . . . —	—		6 28 a.	—	6 25 p.	
Roma . . . . —	—		12 50 p.	—	11 50 p.	
Napoli. . . . . . . Arr.	—		6 30 p.	—	7 10 a.	

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

RITORNO

STAZIONI	1a e 2a CLASSE	1a e 2a CLASSE		1a e 2a CLASSE	
Napoli. (ora dell'Europa centrale (2) . . Par.	7 50 a.	—	—	2 55 p.	
Roma . . . . —	2 30 p.	—	—	11 10 p.	
Firenze . . . . —	9 05 p.	—	—	6 10 a.	
Brindisi. . . . . —	6 10 a.	—	—	5 35 p.	
Ancona . . . . . —	8 32 p.	—	—	5 35 a	
Bologna . . . . —	1 35 a.	—	—	10 30 a.	
Alessandria . . . . . . —	6 38 a.	8 33 a.	10 46 a.	5 12 p.	
Torino. . . . . Arr.	8 30 a.	10 13 a.	12 30 p.	7 — p.	
Brindisi. . . . . . . Par.	—	—		10 20 a.	
Napoli. . . . . —	7 50 a.	2 55 p.		10 45 p.	
Roma . . . . —	3 » p.	8 50 p.	10 17 p.	8 10 a.	
Livorno . . . . . —	9 40 p.	»	4 10 a.	1 55 p.	
Firenze . . . . . —	8 25 p.	»	»	12 05 p.	
Pisa . . . . —	10 32 p.	2 55 a.	4 47 a.	2 35 p.	
San-Remo. . . . —	6 50 p.	»	3 30 a.	1 48 p.	
Genova . . . . —	2 45 a.	6 35 a.	8 46 a.	7 07 p.	
Torino. . . . . Arr.	7 45 a.	10 13 a.	12 30 p.	10 50 p.	
Milano . . . . Par.	1 50 a.	10 40 a.		8 18 p.	
Novara . . . . —	4 30 a.	11 40 a.		9 16 p.	
Torino. . . . . Arr.	8 25 a.	1 40 p.		11 10 p.	
Torino. . . . . Par.	8 50 a.	2 20 p.		11 25 p.	—
Modane (ora franc.) . —	12 19 p.	5 26 p.		2 21 a.	—
Chambéry . . . . —	3 42 p.	8 14 p.		5 02 a.	—
Aix-les-Bains . . . . —	4 14 p.	8 39 p.		5 27 a.	—
Genève . . . . —	2 46 p.	7 21 p.		4 15 a.	—
Dijon . . . . —	11 20 p.	1 45 a.		11 40 a.	1 12 p.
Paris-Lyon (Buffet) Arr.	4 48 a.	6 50 a.		5 33 p.	5 54 p.
Paris-Lyon (Buffet) Par.	7 25 antim.			6 50 p.	
Paris-Nord (Buffet) Arr.	8 04 antim.			7 49 p.	
	A) 1a, 2a classe	1a 2a cl.	*Déjeun.* 1a 2a cl.	*Pranzo* (**) 1a, 2a, 3	
Paris-Nord (Buffet) Par.	9 — antim.	10 30 a.	11 50 a.	9 — p.	
Amiens (Buffet) . Arr.	10 40 antim.	12 06 p.	1 25 p.	10 47 p.	
Amiens (Buffet) . Par.	10 45 antim.	12 26 p.	1 30 p.	10 52 p.	
Boulogne-Gare (Buffet) Arr.	12 18 pomer.	2 01 p.	»	12 34 a.	
Boulogne-Gare (Buffet) Par.	12 20 pomer.	2 04 p.	»	12 36 a.	
Calais-M. (Buffet) (ora francese) . Arr.	1 » pomer.	Via Folkestone	3 41 p.	1 20 a.	
Calais-M. (ora di Greenwich) . Par.	1 11 pomer.		3 45 p.	1 30 a.	
Douvres. . . . . —	3 05 pomer.		5 45 p.	4 — a.	
Londres — Victoria . Arr.	4 50 pomer.		7 30 p.	5 55 a.	
Londres — Ch.-Gross Arr.	4 55 pomer.	6 10 p.	7 35 p.	5 55 a.	

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSERVAZIONI. — *Viaggiatori.* — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende viaggiatori di 3a classe da Parigi per Boulogne, Calais e l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori di 3a classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne. (A) Questo treno non prende i viaggiatori di 2a classe che per Calais e l'Inghilterra. (B) Il treno che parte da Parigi-Lione alle 8.55 pom. non prende a Parigi in 2a classe che i viaggiatori a destinazione oltre Culoz in direzione di Modane e dell'Italia. — *Nota importante.* I treni che partono da Parigi-Nord per Londra alle 9 a. e alle 9 p. e quelli che partono da Londra per Parigi-Nord alle 9 a. e alle 8.15 p., prendono viaggiatori per Boulogne e Boulogne Tintelleries. — *Vetture dirette da Calais verso P.-L.-M.* Una vettura di 1a classe lits-salon va direttamente da Calais a Milano col treno che parte da Calais alle 3 p. e da Parigi-Lione alle 8.55 p. — *Da P.-L.-M. verso Calais.* Una vettura di prima classe lits-salon va direttamente da Milano a Calais col treno partente da Milano alle 10.40 a. ede Parigi-Nord alle 9 a.

Torino, 1896 — Tip. Lit. Camilla e Bertolero di Natale Bertolero, Via Ospedale, 18.

ANNO XXIX. Sabato, 30 Maggio 1896 NUM. 22.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino

SOMMARIO DELLE MATERIE. — *Lavori e provviste per le linee in esercizio delle reti ferroviarie Mediterranea, Adriatica e Sicula* (*Relazione* - Continuazione). — *La legislazione delle ferrovie agli Stati Uniti.* — *Cronaca parlamentare delle ferrovie e dei lavori pubblici.* — *Informazioni particolari del* MONITORE. — *Necrologio* (*Senatore Allievi, ing. Giulio Pesaro*). — *Notizie ferroviarie italiane.* — *Notizie ferroviarie estere.* — *Notizie diverse.* — *Memorandum pratico* (*Guida degli appaltatori* — *Guida degli azionisti*). — *Prodotti decadali delle ferrovie italiane.* — *Annunzi.*

LAVORI E PROVVISTE
PER LE LINEE IN ESERCIZIO DELLE RETI FERROVIARIE
MEDITERRANEA, ADRIATICA E SICULA

(Cont., V. num. prec.).

In altri termini, l'art. 101 dei capitolati per le reti Mediterranea ed Adriatica, 96 per la Sicula, dispone che le opere stabili, costruite per iniziativa ed a spese del concessionario, e tali da migliorare le condizioni dell'esercizio, saranno alla fine del contratto rimborsate dal Governo a prezzo di stima. Ora, provvedendosi all'esecuzione di lavori, in buona parte destinati a far sì che l'esercizio possa svolgersi con minori soggezioni di quelle che sono inerenti alle condizioni attuali degli impianti delle linee, si chiede alle Società che, almeno per una metà dell'importo delle nuove opere e provviste, si applichino le disposizioni di detto articolo, che cioè metà delle spese della tabella *A* siano a loro carico, salvo rimborso al 30 giugno 1905 e salva naturalmente l'esclusione della clausola relativa al rimborso *a prezzo di stima*, che per la massima parte delle opere di cui qui si tratta sarebbe assolutamente inapplicabile.

Avverrà così che le Società si troveranno spinte ad una più utile ed economica erogazione dei fondi per aumenti patrimoniali, riuscendo di loro tornaconto il cercare di dare la preferenza ai lavori realmente atti, con la minore spesa possibile, a migliorare le condizioni dell'esercizio in guisa da permettere di ricavare dai vantaggi derivanti ai servizi un compenso all'interesse annuo, fino alla scadenza del novennio, della metà dell'importo dei lavori medesimi. Ed accadrà pure che in sostanza le Società sopporteranno un onere maggiore di quello che veniva loro addossato dalla legge 22 luglio 1894, n. 347, giacchè è facile riconoscere che l'obbligo di anticipare la metà delle somme occorrenti al pagamento dei lavori e delle provviste equivale, nei suoi effetti finanziari, ad un contributo diretto dell'*11 1/2 0/0* circa nelle spese capitali (1), mentre dalla suddetta legge il concorso delle Società era stabilito nella misura di un undicesimo, che corrisponde a poco più del *9 0/0*.

Esposte le idee fondamentali alle quali si uniforma il disegno di legge, conviene passare senz'altro ad esaminare uno per uno gli articoli in cui esso va diviso, poichè più facilmente potrà così essere data ragione dei provvedimenti necessari per tradurle in atto.

La disposizione della prima parte dell'art. 1°, concernente il modo di chiudere al 30 giugno 1896 la gestione dei due primi fondi di riserva, va considerata in relazione con quella che si legge più innanzi all'art. 6, la quale è diretta allo scopo di far ricadere sulle Società le spese occorrenti per avere all'atto della riconsegna le linee in buono stato, in armonia con ciò che è stabilito nell'art. 96 dei capitolati per l'esercizio delle reti Mediterranea ed Adriatica, 91 per la Sicula. E per poter pretendere dalle Società l'adempimento di siffatto obbligo in quanto concerne i lavori, che attualmente incombono a detti fondi, è evidentemente necessario che identico obbligo faccia carico alla gestione attuale rispetto allo stato delle linee al 30 giugno 1896. Si procederà insomma, per quei due fondi, come se i contratti scadessero al 30 giugno prossimo.

(1) Se si suppone che siano:
a l'importo medio annuo dei lavori nel novennio;
0.0575 il saggio dell'interesse, quale venne assunto nei calcoli dei corrispettivi delle costruzioni affidate alle Società nel 1888;

Si ha per l'accumulazione al 30 giugno 1905 delle somme erogate dalle Società ai sensi dell'art. 11 del disegno di legge, coi relativi interessi:

$$\frac{a}{2}\left\{(1.0575)^{8.5}+(1.0575)^{7.5}+\ldots\times(1.0575)^{0.5}\right\}.$$

Ricevendo le Società, ai sensi degli art. 11 e 16 del disegno di legge, al 30 giugno 1905, unicamente la somma $9\times\frac{a}{2}$, esse sopportano un onere, che, riferito a quella data, è rappresentato da:

$$A=\frac{a}{2}\left\{(1.0575)^{8.5}+(1.0575)^{7.5}+\ldots\times(1.0575)^{0.5}\right\}-9\times\frac{a}{2}$$

Chiamando ora x il contributo a fondo perduto, nelle spese capitali, equivalente all'obbligo di anticipare la metà delle spese medesime, si avrebbe per l'accumulazione di questo contributo, coi relativi interessi, al 30 giugno 1905:

$$B=x\times\frac{(1.0575)^{9}-1}{0.0575}+(1.0575)^{0.5}$$

Ponendo l'equazione:

$$A=B,$$

se ne ricava facilmente:

$$x=0.115\times a.$$

Circa il secondo comma dello stesso articolo, riguardante le rimanenze, alla data ora accennata, dei fondi in questione, le quali si possono presumere quali figurano nel prospetto allegato *XIII*, va tenuto presente che, se si fosse alla fine dei contratti, queste rimanenze dovrebbero andare a vantaggio od a carico dello Stato, per effetto di quanto è pattuito nell'ultimo comma dell'art. 61 dei capitolati per le reti Mediterranea ed Adriatica, 57 per la Sicula, salvo, rispetto al secondo fondo, i patti speciali riguardanti le linee di proprietà della Società delle Meridionali.

Ora, poichè ha già dovuto in passato e deve anche pel futuro intervenire lo Stato a sussidio delle Casse patrimoniali, la disposizione per cui dette rimanenze al 30 giugno 1896 si devolverebbero alle Casse, equivale, nella sostanza, a quella ora ricordata dei capitolati, mentre ha il pregio di semplificare i rapporti, che necessariamente dovranno intercedere, per la liquidazione del passato e per i provvedimenti concernenti l'avvenire, fra il bilancio dello Stato ed i fondi speciali creati dalla legge del 27 aprile 1885, ed è d'altronde giustificata ed anzi in certo modo quasi voluta dal fatto che alle Casse per gli aumenti patrimoniali vennero sempre versati per intero quegli avanzi dei prelievi sui prodotti lordi iniziali delle reti principali, che, per disposizione contrattuale, avrebbero potuto essere anche versati in parte ai fondi di riserva.

Sull'art. 2 non occorrono spiegazioni, dopo quel che si è detto circa i concetti generali del disegno di legge; avvertesi solo come siasi avuto cura di stabilire, col richiamo delle disposizioni dell'art. 21 dei capitolati per le reti Mediterranea ed Adriatica, 17 per la Sicula, che l'accollo alle Società delle spese, alle quali attualmente provvedono i due primi fondi di riserva, non debba menomare quella preferenza da accordarsi all'industria nazionale, che nel 1885 si volle stabilita per le provviste di materiali facenti carico ai fondi speciali od a quelli delle nuove costruzioni.

Quel che disporrebbe il terzo comma dell'articolo, trova la sua giustificazione nella circostanza che, in quanto, per le linee esercitate in forza di speciali convenzioni, erano da queste messe a carico di terzi spese straordinarie occorrenti alle strade, risultarono esonerati dalle spese stesse i fondi speciali istituiti dai contratti d'esercizio, salvochè, invece di far eseguire direttamente i pagamenti dai terzi, apparve naturalmente più semplice l'imputare i lavori ai fondi, facendone poi versare a questi l'ammontare dai concessionari di quelle linee.

L'art. 3 non ha bisogno di speciali dilucidazioni; solo è da notare la clausola ivi contenuta, per cui le Società dovrebbero rinunciare, in favore delle Casse per gli aumenti patrimoniali, ai prelievi sugli eventuali aumenti di prodotto lordo, oltre l'iniziale, attribuiti dal secondo paragrafo dell'art. 57 del capitolato per le reti Mediterranea ed Adriatica, 53 per la Sicula, al fondo per la rinnovazione della parte metallica dell'armamento. Occorre a tale riguardo considerare che l'assegnazione alle Società della intera competenza chilometrica stabilita dai capitolati per l'alimentazione del secondo fondo di riserva, è motivata non tanto dalle esigenze prossime future della rinnovazione dell'armamento, da farsi d'ora innanzi in conto esercizio, quanto dalla constatata insufficienza delle 200 lire per chilometro (250 per la Sicula), dalle quali venne costituito il primo fondo di riserva, insufficienza che appunto verrebbe compensata da una parte disponibile dei proventi del secondo fondo. Dovranno per tal modo gli introiti riuniti dei due fondi provvedere più specialmente a spese per riparare e prevenire danni causati da forza maggiore, sulle quali non hanno ragione di far sentire sensibile influenza gli eventuali aumenti del traffico.

L'esclusione, stabilita nel primo comma dell'art. 4, dei lavori di completamento e consolidamento in conto costruzioni delle nuove linee, dagli oneri che si accollerebbero alle Società, è in armonia coi concetti che hanno nel 1885 guidato all'istituzione dei fondi di riserva. Come per le linee vecchie si provvide con apposite somme, inscritte sotto la categoria 4ª degli allegati *B*, a certi lavori di consolidamento, che non potevano rientrare negli obblighi del fondo destinato a riparare o prevenire danni cagionati da forza maggiore, così il fondo stesso non è fatto per sopportare l'onere del completamento della costruzione di linee sulle quali da poco tempo circolano i treni. Ed a questo riguardo trovasi in condizioni veramente eccezionali, e non peranco consegnata alla Società esercente, la linea Sondrio-Colico-Chiavenna, tanto che nella tabella *A*, annessa al disegno di legge relativo a maggiori spese per le ferrovie complementari e loro riparto nel quadriennio 1893-97, presentato alla Camera dei Deputati nella seduta del 26 febbraio 1894 (Stampato n. 113), era stata prevista per questa linea una somma, da stanziare negli anni 1893 94 e successivi, di ben L. 8,548,706, cioè non molto inferiore a quella di L. 10,342,832, corrispondente ai complessivi stanziamenti fatti anteriormente. Basta questo a spiegare l'impossibilità pratica di sceverare su quella linea, nel caso di guasti, quanto realmente possa essere attribuibile a forza maggiore, da quel che invece dipenda dall'incompleta costruzione, e la necessità quindi di fare ad essa il trattamento speciale concretato nel secondo comma dello stesso articolo 4.

Le disposizioni dell'art. 5 sono dirette ad assicurare che, cessando dal funzionare i due primi fondi di riserva e passando i relativi oneri alle Società, non sia mai per avvenire che da queste si trascuri di fare quanto è necessario per la conservazione delle linee e per restituire queste in buono stato alla fine dei contratti. Si ritiene opportuno non accontentarsi a tal riguardo del diritto generale di vigilanza spettante al Governo sull'esecuzione dei patti contrattuali, per quelle stesse ragioni che hanno indotto ad inserire in taluni atti di concessione di ferrovie, e nella nostra legge dei lavori pubblici, speciali disposizioni, già precedentemente ricordate, informate al dubbio che possano i concessionari, negli ultimi anni di possesso delle strade, non aver più interesse a provvedere convenientemente alla manutenzione straordinaria, ed astenersi dall'esecuzione di lavori, dei cui effetti sulle spese correnti d'esercizio non avrebbero più sufficiente campo di fruire. E qui, con la possibilità che i contratti non abbiano a durare che fino al 1905, si sarebbe appunto in condizioni paragonabili a quelle dell'ultimo novennio di una concessione vera e propria.

La istituzione poi di apposito collegio d'arbitri, che debbano pronunciare come *amichevoli compositori*, apparirà pienamente giustificata, quando si ponga mente all'opportunità di troncare sollecitamente le controversie, alla specialità degli argomenti su cui queste insorgeranno, ed alla imperfezione che si nota nelle convenzioni del 1885, colà dove esse ammettono l'appello contro le sentenze del Collegio arbitrale da esse istituito.

Di quanto è formulato all'art. 6 si ebbe già occasione di far cenno nel parlare dell'art. 1°.

L'art. 7, nella sua prima parte, riproduce, in sostanza, quanto veniva proposto per un quinquennio col primo paragrafo dell'art. 3 del disegno presentato il 26 febbraio 1891, e ciò che l'art. 2 della legge 22 luglio 1894, n. 347, ha già ammesso per l'esercizio 1894-95; e toglierà ogni ostacolo a che, in occasione di sostituzioni di vecchi rotabili, possano quelli nuovi, da acquistarsi col fondo di riserva, essere dei tipi meglio adatti alle odierne esigenze del servizio, e presentare quei requisiti, rispetto a freni continui, mezzi di illuminazione e di riscaldamento, segnali d'allarme e simili, di cui ormai è fornito il materiale che circola sulle più importanti ferrovie europee.

La seconda parte dello stesso art. 7 sancisce che la rinnovazione del materiale rotabile possa anche essere anticipata, ciò che venne già concordato tra Governo e Società fin dal 1888, e disciplinato con apposite norme approvate con Decreto ministeriale del 30 agosto di detto anno, delle quali ebbe pur ad occuparsi la Giunta generale del bilancio nel riferire alla Camera sullo stato di previsione della spesa del Ministero dei Lavori Pubblici per l'esercizio finan-

ziario 1890-91 (1). Verrebbe però eziandio stabilito che alla rinnovazione per numero possa sostituirsi la rinnovazione per potenzialità o capacità di servizio (quando si tratti di materiale di una stessa categoria di traffico), e la rinnovazione pel valore (quando si tratti di sostituire materiale di una categoria a materiale di altra categoria); e ciò allo scopo di potersi provvedere di quei rotabili che le esigenze dimostreranno via via più necessari non solo in rapporto all'eventuale maggiore intensità di traffico, ma eziandio alle variazioni di intensità fra una categoria di traffico e l'altra. Si avrà così anche miglior modo di adatttare una parte dei nuovi rotabili, destinati a sostituire quelli demoliti, ai particolari bisogni del servizio locale, eliminando quindi una delle principali difficoltà che si presentano nel voler sperimentare i metodi del così detto esercizio economico delle ferrovie, come già si accennava nella chiusa della Relazione accompagnante alla Camera il progetto di legge sulle tramvie a trazione meccanica e sulle ferrovie economiche, presentato nella tornata del 5 dicembre 1895 (Stampato n. 174).

Ma l'abbandono dei troppo rigidi criteri, che nei capitolati del 1885 regolano il funzionamento del terzo fondo di riserva, non deve alterare i rispettivi obblighi contrattuali di questo fondo e delle Società circa la conservazione del materiale; nè deve parimenti, da rinnovazioni fatte per potenzialità, capacità di servizio o valore, anzichè per numero, derivare la possibilità di maggiori oneri alle Casse patrimoniali per effetto delle disposizioni degli art. 19 e 20 dei capitolati per le reti Mediterranea ed Adriatica, 15 e 16 per la Sicula, che pongono le percorrenze medie annuali delle varie categorie di rotabili a base del giudizio sulla necessità o meno di aumentare la dotazione. Dovranno per ciò essere opportunamente completate, come è previsto nel disegno di legge, le norme, dianzi ricordate, del 30 agosto 1888.

Con l'articolo 8 si estenderebbe al futuro novennio, ma per la sola rete Sicula, la facoltà di fare anticipazioni alla cassa per gli aumenti patrimoniali valendosi delle somme disponibili del terzo fondo di riserva, che dall'articolo 12, paragrafo secondo, della legge 22 luglio 1894, n. 347, era stata accordata per tutte e tre le reti.

Per le ragioni già esposte nel parlare in genere della rinnovazione del materiale rotabile, conviene supporre che sulle reti Mediterranea ed Adriatica le spese pei rinnovamenti abbiano nei prossimi nove esercizi a salire anche a cifre tali, da assorbire quasi tutte le risorse del terzo fondo di riserva, costituite essenzialmente, per la rete Mediterranea, dalle entrate annue derivanti da prelievi sui prodotti lordi, dai proventi della vendita dei vecchi rotabili, e da interessi sulle anticipazioni fatte alla cassa patrimoniale; e, per l'Adriatica, eziandio da un presumibile residuo attivo, d'una certa entità, al 30 giugno 1896, messo in evidenza nelle previsioni del terzo fondo di riserva pel corrente esercizio, esposte nel prospetto allegato *XIV*. Sulla Sicula invece, come risulta dal prospetto allegato *VIII*, solamente 39 carrozze compiranno entro il 30 giugno 1905 l'età di quarant'anni, ed il rimanente materiale si trova in buono stato di conservazione, e tale da rendere difficile che possa verificarsi il bisogno di anticiparne il rinnovamento. Cosicchè è prevedibile, che, per quella rete, gli introiti del terzo fondo di riserva nel prossimo novennio rimarrebbero per la massima parte disponibili, e niuno vorrà negare la opportunità di valersi di essi per coprire una parte delle insufficienze della cassa per gli aumenti patrimoniali, anzichè far ricadere queste per intero direttamente sul bilancio dello Stato.

Ne deriva, che sul fondo per la rinnovazione del materiale rotabile, pel novennio dal 1° luglio 1896 al 30 giugno 1905, si possono fare le previsioni che sono esposte nel prospetto allegato *XV*.

(1) Relazione presentata nella seduta del 26 maggio 1890, Stampato n. 65-A, pagg. 15 e 72.

Per quanto concerne le casse degli aumenti patrimoniali, queste, onde poter sostenere l'onere corrispondente alla metà delle spese per le opere e provviste della tabella *A*, e per essere in condizione di soddisfare l'eventuale eredità passiva, che loro potrà essere lasciata dalla gestione attuale dei due primi fondi di riserva, e pagare al terzo gli interessi sulle anticipazioni ad esse fatte, han bisogno, come appare dal prospetto allegato *XVI*, che lo Stato venga in loro aiuto nel novennio con una somma di 40 milioni e mezzo di lire, corrispondenti a 4 milioni e mezzo l'anno, ai quali si provvederà con appositi stanziamenti nel bilancio del Ministero dei lavori pubblici, trattandosi di somme, che verranno direttamente investite in aumenti del valore patrimoniale delle ferrovie, sotto forma, o di nuove opere sulle linee, o di miglioramenti al materiale rotabile e di esercizio, i quali, aggiunti a quelli che si faranno in occasione delle rinnovazioni col terzo fondo di riserva, daranno diritto di pretendere, in caso di nuovi contratti al 30 giugno 1905, un maggior prezzo pel complesso del materiale mobile. (*Continua*).

LA LEGISLAZIONE DELLE FERROVIE
AGLI STATI UNITI

È curioso il constatare come in tutti i paesi che all'incirca hanno terminato la costruzione della loro rete ferroviaria ed ove le loro imprese nuove non si raccomandano più che come complementi o miglioramenti, esista un problema ferroviario. I dati di questo problema sono gli stessi quasi dappertutto. Delle Compagnie divenute potenti difendono contro lo Stato che, più o meno, le ha aiutate a sviluppare la loro fortuna, dei privilegi contrattuali che lo Stato ha finito per trovare esorbitanti, e che si sforza di riprendere.

Dappertutto lo Stato non procede nè colle stesse forme, nè coi medesimi mezzi di persuasione; ma lo scopo è lo stesso.

In un notevole studio che ha pubblicato la *Revue politique et parlementaire*, il signor Louis Paul Dubois espone le fasi di questa lotta agli Stati Uniti. Essa dura da più di un quarto di secolo. Popolari in origine, quando la loro audacia apriva all'attività nazionale i vasti territori dell'Ovest, le Compagnie Nord-Americane caddero in discredito quando, costrutta la prima linea transcontinentale, il paese fu rassicurato sul successo dell'opera. La guerra di tariffe a cui il parallelismo delle loro linee doveva fatalmente condurle, accentuò ancora il loro disfavore. La loro lotta, nel 1870, contro i *grangers* collegati, finì per sconsiderarle e la maggior parte degli Stati ne approfittarono per tentare di organizzare un regime legale di regolamento sull'esercizio di strade ferrate. Questi tentativi condussero all'intervento del Congresso ed al voto, nel 1887, dell'« Interstate Commerce law ».

In Europa questo controllo ha trovato origine nei contratti di concessione; degli Stati Uniti è stato costituito *ex post factum* ed imposto alle Compagnie dalla volontà sovrana dell'Autorità nazionale posta di fronte ai contratti a perpetuità.

Le Ferrovie, negli Stati Uniti, hanno questo di particolare, che la loro disciplina appartiene agli Stati che esse attraversano ed all'Unione ad un tempo. Dallo Stato dipende il regolamento del commercio per le linee comprese nei suoi limiti territoriali; all'Unione quelli del commercio tra gli Stati ed il commercio estero. Il regime dei territori e delle linee che attraversano diversi Stati o che mettono gli Stati Uniti in comunicazione col Canadà ed il Messico, appartiene pure all'Unione.

All'inizio della costituzione di ogni Compagnia si trova una *charter*, che è un contratto tra lo Stato e la Compagnia.

La carta costituisce legalmente la Società e la investisce di certi diritti eccezionali. Essa le conferisce, inoltre, il

diritto di costruire e di esercitare una linea di cui avrà la proprietà perpetua.

L'autorizzazione di costruire che risulta da questo contratto non costituirebbe, secondo Dubois, un monopolio, secondo che gli Europei intendono per la parola concessione. « Nulla impedirà, aggiunge egli, i legislatori di permettere qualche anno dopo la costruzione di linee parallele alla prima, come, per esempio, il *Nickel Plate*, è stato tracciato in concorrenza col *Lake Shore and Michigan Southern*, con grave danno di quest'ultimo ».

Pertanto, non c'è che l'esperienza per correggere gli errori di una politica economica. Dall'altra parte dell'Oceano sembra si sia approfittato di queste lezioni e rinunziato al parallelismo.

Nel mese di dicembre del 1894 i Commissari dello Stato di New-York rifiutarono nettamente a degli impresari l'autorizzazione di una strada ferrata, la cui utilità non era dimostrata. Potranno forse agire diversamente in un'altra circostanza, ma in ogni modo ciò è sempre un sintomo della tendenza, se non al monopolio, almeno a porre un freno alla furia di costruire.

Colla *charter*, le Compagnie acquistarono certi diritti, quello d'ipoteca specialmente, quando non appartiene a loro in virtù di una legge, e quello di espropriazione.

Esse ricevono inoltre, per l'intermediario del Congresso o degli Stati, il dono gratuito, sul concorso delle loro linee, di immense distese di terreno, *land grands*, che la prossimità delle ferrovie rende suscettibili di reddito.

La *charter* non può essere abrogata o emendata che col consentimento di tutte le parti contraenti. Quantunque certi Stati si siano riservati il diritto di abrogazione e di emendamento, non si saprebbero citare che rare applicazioni. Per contro gli emendamenti sono assai frequenti. La giurisprudenza, però, non ammette il diritto del legislatore ad imporre modificazioni che quando l'interesse pubblico è in giuoco e che queste modificazioni non tocchino punto i diritti reciproci degli azionisti tra di loro.

Non è, dice Luigi Paolo Dubois, nelle *chartes* originarie delle Compagnie che i poteri pubblici americani hanno trovato una giustificazione per intervenire nel regime delle ferrovie.

Una vecchia sentenza scovata da un teorico ardito ha servito a giustificare il diritto di controllo.

La Corte Suprema dello Stato di New-York aveva giudicato nel 1831 « che le ferrovie sono opere pubbliche a vantaggio della Nazione intiera e che i legislatori possono, secondo i casi, servirsi o delegare il diritto d'espropriazione. Che i legislatori hanno il diritto di regolamentare l'uso della concessione e di fissare il massimo dei diritti percepiti ».

Un'altra volta, lo stesso principio fu posato in modo decisivo della Corte Suprema.

È da quel giorno che partirono le prime trattative per imporre legislativamente alle ferrovie dei *maximum* di tariffe.

Tali sono le origini del diritti di controllo imposto alle loro Compagnie dagli Americani del Nord. Ma è quello un controllo come noi lo intendiamo? O non è piuttosto un diritto di sorveglianza e un diritto limitato ancora?

Le Compagnie Americane non sono obbligate a subire un obbligo che non conviene loro finchè la Corte Suprema, davanti cui esse hanno diritto di portare gli atti dei Poteri pubblici, si è pronunciata contro di esse.

Ora non tutte le sentenze della Corte Suprema sono in favore dei loro avversarî.

Il controllo è di diverse forme.

In certi Stati è benevolo, quasi paterno, in altri è arbitrale e brutale (Texas).

Le legislazioni però di tutti gli Stati, in ciò che concerne il regolamento delle ferrovie hanno un carattere comune. Esse stabiliscono certi principii generali ispirati dall'interesse pubblico, delle prescrizioni di cui una Commissione speciale di controllo è incaricata d'assicurare l'esecuzione.

Il regolamento di esercizio presenta qualche interesse. Esso è diretto a ottenere le tariffe di trasporto minori possibili, a reprimere i *pools*, ossia associazioni di traffico tra linee concorrenti, e le *discriminations*, ossia vantaggi illegittimi accordati agli uni a detrimento degli altri.

Dopo aver tentato di imporre delle tariffe massime che sono cadute in disuso o che superano di molto le tariffe d'applicazione, la maggior parte degli Stati si sono contentati di stabilire il principio che le tariffe debbono essere « giuste » o « ragionevoli », di proibire i *pools* e di interdire legalmente la *discrimination*.

In certi Stati le Compagnie hanno l'obbligo di pubblicare la loro tariffa e tutte le modificazioni che vi apportano.

Le Commissioni di controllo che funzionano in 34 Stati si compongono abitualmente di 3 membri e sono nominati dalle legislature per un periodo di due a 6 anni in media. I loro lavori sono esposti ogni anno in un rapporto indirizzato alla legislatura.

L'*Interstate Commerce law* che è il contributo apportato nel 1887 dal Congresso alla *railroad regulation* si ispira dai tratti caratteristici della legislazione degli Stati. Esso proclama l'illegalità dei prezzi « ingiusti e sragionevoli », esso proibisce i *pools*, i vantaggi gratuiti per le persone, le Società, le località; esso obbliga le Compagnie a pubblicare le loro tariffe ed a comunicarle alla Commissione istituita dal Congresso.

Infine esso ha creato, per l'esecuzione della legge, una Commissione detta *Interstate Commerce Commission*, composta di cinque membri, nominata dal Presidente degli Stati Uniti. Tribunale di fatto, questa Commissione pronuncia in ogni applicazione della legge decisioni che sono notificate alle Compagnie.

Essa può citare testimoni, esigere la produzione di libri, contratti, documenti, ecc.

Giudice della legalità delle tariffe, essa sottopone al suo esame tutte le condizioni materiali suscettibili di aumentare in ogni caso speciale la tariffa incriminata. Essa ammette il principio differenziale della tariffazione, ma ne subordina l'applicazione a certi casi. La Commissione è stata costretta a riconoscere, nel suo rapporto del 1887, che la soppressione delle tariffe di transito, imposta alle Compagnie dalla concorrenza, e naturalmente inferiori alle tariffe interne, cagionerebbe al paese un danno considerevole. Essa tende nondimeno a sopprimerle progressivamente; ma non arriverà, dice il signor Dubois, prima di molto tempo, a sottomettere le Compagnie alle ingiunzioni dell'*Interstate Commerce law*.

Per reprimere i *pools*, l'*Interstate Commission* si trova insufficientemente armata. In caso di disobbedienza da parte delle Compagnie, la Commissione non ha maniera per far valere i suoi diritti.

Del resto la Camera dei Rappresentanti ha già votato un *bill* tendente a legalizzare i *pools*.

Il Senato lo rigettò rendendo più inquietante che mai la situazione delle Compagnie.

Le *trunk lines* (reti arteriali) tentarono un accordo con un'Associazione che pubblicamente battezzarono *Joint traffic Association*. Ma, appena nata, l'istituzione fu dichiarata illegale. Le Compagnie protestarono e ricorsero alla Suprema Corte.

Le cose sono a questo punto. Tutti i controlli diventano dannosi, quando, abbandonando la loro funzione di consiglieri, prendono iniziative di cui coloro che esercitano le ferrovie hanno potuto meglio di chiunque altro misurare la portata e ne conoscerne i pericoli.

È ciò che arriva agli Stati Uniti, malgrado il liberalismo della sua costituzione.

CRONACA PARLAMENTARE delle FERROVIE e dei LAVORI PUBBLICI

Camera dei Deputati.

Ferrovie Venete interprovinciali. — La Commissione del progetto di legge concernente l'esercizio delle ferrovie intoprovinciali

venete ha nominato relatore l'on Donati, approvando il disegno di legge.

La Commissione ha deliberato che la Rete resti autonoma, che si conservino tutti i vantaggi che al presente si hanno, cercando di accrescerli e che il Governo abbia facoltà di trattare colla Società veneta o con altre Società.

Disegni di leggi e relazioni. — *Discussione.* — Nella seduta antimeridiana del 29 maggio corrente si discussero i due disegni di legge per opere complementari nel porto di Licata e per il compimento delle ferrovie Isernia-Campobasso-Roccasecca-Avezzano e Salerno-Sanseverino, che vennero approvati.

Per la ferrovia del Sempione. — Nella tornata di ieri, 29, l'on. Ministro degli esteri Caetani ha presentato un disegno di legge per l'approvazione del trattato concluso fra l'Italia e la Svizzera il 25 novembre 1895 per la costruzione e l'esercizio della ferrovia attraverso il Sempione.

Presentazione di altri disegni di legge e di relazioni. — L'onorevole Perazzi, ministro dei Lavori Pubblici, presentò nella medesima tornata i seguenti Disegni di legge e Relazioni:

Ribassi delle tariffe di trasporto sulle Strade Ferrate;

Disposizioni per gli straordinari dei lavori pubblici;

Aumento della sovvenzione chilometrica da L. 3000 a 4000 per le Ferrovie pubbliche;

Consorzi per opere straordinarie nel Porto di Genova;

Relazione della Commissione sull'andamento della bonificazione dell'Agro Romano al 30 giugno 1895;

Relazione della Commissione sulla costruzione delle Strade Ferrate al 31 dicembre 1895 e sul movimento e traffico per il 1896.

INFORMAZIONI PARTICOLARI
DEL *MONITORE*

Pei lavori ferroviari di Sampierdarena.

Nella riunione tenutasi a Sampierdarena il giorno 2 del corrente mese e di cui, all'annunzio datone nel n. 18 di questo giornale, vennero presi definitivi accordi fra la Giunta municipale di quella città ed i rappresentanti il R. Ispettorato generale delle Strade Ferrate e la Società esercente la Rete del Mediterraneo riguardo agli impianti ferroviari da eseguirsi a Sampierdarena, in dipendenza di quelli del Porto di Genova. Secondo tali accordi, che riportarono di già l'unanime approvazione dell'on. Consiglio comunale di Sampierdarena, i progetti dei detti lavori saranno completati, adottando le seguenti disposizioni di dettaglio:

1. Trasporto del servizio merci P. V. nell'area già Frova, con tutti gli impianti occorrenti e coll'accesso dalla via Garibaldi, convenientemente allargata;

2. Rialzo della ferrovia della Coscia, portandola a livello della linea Sampierdarena-Genova, allargando il viadotto attuale o costruendone un tratto nuovo per il raccordo della linea rialzata coll'attuale della Coscia.

Coll'esecuzione di tali lavori, oltre il vantaggio che ne risentirà il servizio del Porto di Genova, si apporterà un grande miglioramento al servizio merci P. V. di Sampierdarena, nonchè all'estetica ed alla viabilità, venendo la via Vittorio Emanuele, che ne è la principale arteria, ad essere ampliata nei punti dove ne ha maggior bisogno.

Inoltre, dietro richiesta del Municipio, la parte nuova dei sottovia esistenti, verrà eseguita con luci più ampie delle attuali, in modo che su questa parte non rimanga alcun lavoro da farsi quando il Municipio voglia dar esecuzione ad ulteriori miglioramenti della viabilità, secondo il proprio piano regolatore; e la tratta del viadotto di raccordo verrà costrutta in modo da rendere possibile in qualunque tempo la costruzione di tre ampi nuovi stradoni di comunicazione con Genova.

I progetti per detti lavori sono pressochè ultimati presso gli uffici delle Ferrovie del Mediterraneo, e verranno tosto presentati all'approvazione superiore, urgendo di darvi esecuzione al più presto possibile, principalmente nei riguardi del servizio ferroviario al Porto di Genova.

><

Conferenza internazionale ferroviaria per l'orario invernale.

Nei giorni 10 e 11 giugno p. v. si riunirà a Ginevra la Conferenza europea degli orarii dei treni per il servizio dell'inverno 1896-97, alla quale saranno rappresentate le principali amministrazioni ferroviarie italiane ed estere.

Chiusa la Conferenza le Compagnie Svizzere di strade ferrate offriranno giovedì, 11, un banchetto nei saloni del Grand - Hôtel National, e nel venerdì successivo avranno luogo escursioni sul lago di Ginevra a Montreux ed ai Rochers de Naye con un *déjeuner* offerto dalle prelodate Compagnie Svizzere.

><

Ferrovie Meridionali.

Come abbiamo preannunciato, il 25 corr. si tenne in Firenze l'Assemblea generale degli azionisti della Società per le Ferrovie Meridionali.

Erano presenti 127 azionisti, rappresentanti 128,205 azioni. Presiedeva il conte Bastogi.

Dopo una discussione abbastanza vivace, provocata dall'azionista Pozzo, rappresentante il Fascio dei ferrovieri, vennero approvate le seguenti proposte del Consiglio d'Amministrazione:

1. L'Assemblea generale degli azionisti approva il contratto stipulato col Governo del Re il 29 gennaio 1896 per la costruzione dei tronchi Boiano-Cantalupo e Cantalupo-Carpinone, e per l'esercizio della intiera linea Isernia-Campobasso.

2. L'Assemblea generale degli azionisti autorizza il Consiglio d'Amministrazione a stipulare col Governo del Re gli accordi necessari per attuare le modificazioni al contratto ed al Capitolato per l'esercizio della Rete Adriatica in base alle condizioni di massima già concordate.

3. Per soddisfare gli impegni assumendi colle suddette modificazioni al contratto d'esercizio l'Assemblea generale degli azionisti autorizza fin d'ora il Consiglio d'Amministrazione ad emettere nuove obbligazioni sociali in corrispondenza del capitale costituito dai sussidi dello Stato, fino alla somma di 18 milioni di lire.

4. L'Assemblea generale degli azionisti autorizza il Consiglio d'Amministrazione:

a) a concordare coi Comitati della Cassa pensioni e della Cassa soccorso e col R. Governo tutti quei provvedimenti e quelle riforme che stimerà opportune per maggior garanzia del funzionamento di questi Istituti, e per stabilire e porre in esecuzione il testo definitivo dei relativi statuti;

b) a stabilire per il personale da assumere in servizio in futuro che, in luogo del trattamento per le pensioni vigente per quello già ammesso, sia assoggettato al regime del così detto conto individuale, dove la Società verserà lo stesso contributo proporzionale che avrebbe corrisposto alla Cassa pensioni, ed a stabilire e porre ed esecuzione di concerto col R. Governo il regolamento od i regolamenti particolareggiati per l'attuazione di questo nuovo metodo di previdenza.

5. L'Assemblea generale degli azionisti approva la relazione del Consiglio d'Amministrazione, il preventivo del 1896, i conti del 1895, e fissa in lire otto il dividendo

per ciascuna delle 420,000 azioni e cartelle di godimento in circolazione.

Furono poi rieletti i consiglieri di Amministrazione scadenti per anzianità, e furono eletti ai posti vacanti i signori conte Giovanni Revedin di Ferrara e il duca Leone Strozzi di Firenze.

Furono infine eletti i sindaci, sostituendosi, al compianto cav. Pesaro, l'ing. Guido Paravicini, e confermandosi i signori Da-Passano e Peruzzi.

Pubblicheremo come di consueto, nei prossimi numeri la Relazione del Consiglio d'Amministrazione.

><

Le Casse pensioni ferroviarie.

La Commissione parlamentare incaricata dell'esame del progetto di legge sulle Casse per le pensioni al personale ferroviario, ha sospeso, per ora, i suoi lavori perchè ha chiesto al Governo nuovi documenti e nuovi dati statistici.

L'on. Luigi Rava, relatore, non potrà quindi, fino al prossimo novembre, presentare la sua relazione su questo importantissimo argomento.

><

Il Congresso dell'Associazione Tramviaria.

Nel prossimo mese di giugno, e precisamente dal 20 giugno al 5 luglio si terrà in Bologna il Congresso annuo della Associazione tramviaria italiana; ed il Presidente dell'Associazione stessa ha presentato istanza al Ministero dei Lavori Pubblici tendente ad ottenere, a favore degli intervenienti al Congresso, quelle facilitazioni di viaggio che è consuetudine accordare in simili occasioni.

><

Ferrovia Cuneo-Ventimiglia.

(*Stato dei lavori della grande galleria di Tenda*).

Diamo nel seguente prospetto la situazione riferita al 1° maggio 1896 dello scavo e delle murature della grande galleria di Tenda della lunghezza di m. 8,100, in costruzione lungo il tronco da Limone a Vievola, nella ferrovia da Cuneo a Ventimiglia.

Scavo:	Dal 1° al 30 aprile 1896	Dal principio dei lavori al 30 aprile 1896	A farsi
Avanzata inferiore	95.00	4437.20	3662.80
Avanzata superiore	9.56	4359.76	3740.24
Calotta	»	4344.20	3757.80
Piedritti	35.25	4243.20	3856.80
Grande sezione completa	8.00	4243.20	3856.80
Acquedotto longitudinale	116.00	4350.20	3749.80
Murature:			
Calotta	»	4344.20	3755.80
Piedritti	32.25	4234.20	3865.80
Arco rovescio	»	»	»
Acquedotto longitudinale	»	4187.20	3912.80
Marciapiedi	»	1638.19	6461.81
Nuova cunetta	»	»	»

><

Per il trasporto
delle merci di eccessiva lunghezza.

La Mediterranea ha sottoposto all'approvazione governativa la proposta di utilizzare i carri della serie N. N. N. O. a carrello mobile per il trasporto delle spedizioni in piccole partite delle merci di lunghezza eccezionale. Scopo della proposta è quello di favorire le spedizioni succennate per le quali, stante la esiguità del trasporto, riesce troppo oneroso per le parti la spedizione del treno speciale. La proposta dovrebbe essere attuata in via di esperimento per la durata di un anno.

><

Ferrovia dell'Adriatico.

(*Gare aggiudicate*).

Il giorno 15 del mese di maggio corrente, in Ancona, presso la Direzione dei lavori per le Strade Ferrate Meridionali ebbero luogo le due gare seguenti:

1. Gara a licitazione privata per l'appalto dei lavori di terra e di muratura occorrenti per l'impianto della nuova stazione di Fabriano, in dipendenza dell'innesto nella medesima della nuova linea di Sant'Arcangelo. La spesa all'uopo occorrente è approssimativamente preventivata in L. 332,000. Alla gara vennero invitate 31 Ditte e vi concorsero in numero di 21, rimanendo aggiudicataria provvisoria la Ditta Zanella ing. Aristide di Firenze col ribasso del 29 per cento sui prezzi di tariffa;

2. Gara a licitazione privata per l'appalto dei lavori di terra e murari occorrenti per il rialzamento della ferrovia fra i chilometri 224.324 e 226.490 da Roma della linea Orte-Falconara, in dipendenza dell'impianto della nuova stazione di Fabriano, e dell'innesto nella medesima della nuova linea di Sant'Arcangelo. La spesa all'uopo preventivata ammonta approssimativamente a L. 14,000. Di N. 31 Ditte invitate alla gara hanno presentato offerte di ribasso in numero di 21. Rimase aggiudicataria provvisoria la Ditta Sani-Gagliardi di Ancona col ribasso del 28.60 per cento sui prezzi della tariffa.

(*Progetti, preventivi, ecc.,*
presentati all'approvazione governativa).

La Direzione Generale per le Strade Ferrate Meridionali ha sottoposto alla approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici:

1. La proposta dei lavori occorrenti per provvedere al ristauro della facciata del Palazzo detto della Esposizione in *Firenze-Porta al Prato.* La spesa all'uopo occorrente ascende a L. 6125. Si propone di provvedere alla esecuzione delle opere in economia;

2. La proposta per l'impianto di una condotta d'acqua a battente naturale con derivazione dalle sorgenti del Rio Fontane in servizio della stazione di Chiusaforte, lungo la ferrovia da *Udine a Pontebba.* La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 12,200 ed alla esecuzione delle opere si propone di provvedere mediante contratto a licitazione privata;

3. Il preventivo della spesa di L. 3550 occorrente per provvedere alla costruzione di un acquedotto a sezione elittica, della luce di m. 1 al chilometro 26.218.35 della linea *Attigliano-Viterbo*, in sostituzione del ponticello obliquo di m. 0.50 di luce al chilom. 25.167.70, ostruito;

4. La proposta per la sostituzione alle attuali chiusure del passaggio a livello al chilometro 28,337 della linea *Colico-Sondrio,* due barriere levatoie manovrabili a distanza. Spesa preventivata L. 940;

5. La proposta per la esecuzione di lavori di sistemazione e di consolidamento della linea *Roma-Solmona* fra i chilometri 32.727.55 e 33.453.60. La spesa preventivata per la esecuzione dei lavori compresi in progetto, ammonta a L. 40,200. Si propone di affidare i lavori ad una Ditta benevisa all'Amministrazione, mediante contratto a trattativa privata;

6. Il preventivo della spesa di L. 270 occorrente per provvedere alla costruzione di tre nuove briglie nell'alveo del torrente Rabbiano nella linea *Orte-Falconara;*

7. La proposta per la costruzione di una scogliera a difesa della ferrovia contro il Tevere fra i chilometri 84.364.70 e 84.463.70; ed una fognatura al chilometro 84.300 della linea *Roma-Firenze.* La spesa all'uopo pre-

ventivata ammonta a L. 20,000, ed alla esecuzione delle opere si propone di provvedere a trattativa privata;

8. La proposta per l'impianto nella stazione di Gallipoli della stadera a ponte, della portata di 30 tonnellate esistente nella stazione di Porto d'Ascoli, e per collocare in questa la stadera a ponte da 20 tonnellate attualmente in opera nella *stazione di Gallipoli*. Spesa occorrente L. 1100;

9. La proposta per la ricostruzione del volto nel ponticello della luce di metri 4.80 sul canale Soratore al chilometro 108.785 della linea da *Piacenza a Bologna*. Spesa preventivata L. 1720;

10. La proposta dei lavori occorrenti per impedire le frane che compromettono l'esercizio della ferrovia tra i chilom. 373.400 e 374.285 della ferrovia da *Bologna ad Otranto*. La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 33,500, ed alla esecuzione delle opere si propone di provvedere in economia. L'approvazione del progetto dovrebbe valere anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le espropriazioni.

><

Ferrovie del Mediterraneo.

(Gare aggiudicate).

Il 18 corrente mese, in Milano, presso la Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo, ebbe luogo la gara a licitazione privata per l'appalto dei lavori di costruzione e di montatura in opera di una tettoia metallica nelle Officine di Pietrarsa, dello importo approssimativo di L. 110,000. Alla gara vennero invitate N. 7 Ditte, delle quali concorsero in numero di quattro, rimanendo aggiudicataria provvisoria la Ditta Rodriguez Giovanni di Napoli col ribasso del 15.25 per cento sui prezzi della tariffa.

(Progetti, preventivi, ecc. presentati all'approvazione governativa).

L'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha sottoposto alla approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici:

1. Il progetto delle opere occorrenti per l'impianto di un secondo binario nella stazione di Zoagli, lungo la ferrovia *da Genova a Pisa*. La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 187,059.90, nella quale le opere murarie, da eseguirsi mediante appalto a licitazione privata, figurano per L. 146,500. Si domanda che l'approvazione del progetto possa valere anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le espropriazioni;

2. La proposta dei lavori occorrenti per l'ampliamento e la sistemazione di Quinto al mare, lungo la ferrovia *da Genova a Pisa*. La spesa preventivata per la esecuzione delle opere ammonta in complesso a lire 121,161.15; e nella medesima le opere murarie, da eseguirsi mediante contratto a licitazione privata, figurano per L. 66,000. Anche per questi lavori si domanda che l'approvazione possa valere anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le espropriazioni;

3. La proposta riflettente l'impianto di due cancelli in ferro per attivare un passaggio pedonale presso la stazione di Luino, lungo la ferrovia *Oleggio-Pino*. Spesa occorrente L. 217;

4. Il progetto riguardante la esecuzione di lavori complementari necessari alla stazione di smistamento di Novi San Bovo, lungo la ferrovia *da Genova a Ventimiglia*. L'importo dei lavori, compreso il valore del materiale metallico di armamento ascende a L. 155,766.40. Alla esecuzione dei movimenti di terra ed alla provvista della ghiaia si provvederà mediante appalto a licitazione privata; le altre opere per la posa ed il rimaneggiamento dell'armamento e per l'impianto della gru idraulica, si eseguiranno in economia;

5. Il preventivo della spesa di L. 770 occorrente per la rinnovazione della verniciatura alle travate metalliche di tre ponti e di un sottopassaggio, lungo la ferrovia *da Parma a Spezia;*

6. Il progetto per la costruzione di una stazione a Cavaria, fra le stazioni di Gallarate di Albizzate della ferrovia *da Gallarate a Varese*. La spesa preventivata per la esecuzione delle opere considerate in progetto, compreso il valore dei materiali metallici occorrenti per l'armamento ammonta in totale a L. 78,396.60. L'approvazione del progetto dovrebbe valere anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le espropriazioni.

7. Il progetto dei lavori di consolidamento del muro di ritorno a valle, lato Battipaglia, del ponte San Carlo, al chilometro 70.456 fra le stazioni di Pisciotta e di San Mauro La Bruca, della linea *Battipaglia-Castrocucco*. La spesa preventivata per la esecuzione delle opere ammonta a L. 6600;

8. Il contratto stipulato colla Società Ligure metallurgica di Sestri Ponente per la fornitura di N. 5000 piastre speciali di giunzione in ferro colato per armamento di primo tipo con rotaie da metri 12;

9. Il progetto per l'impianto di una tettoia pel ricovero dei manovratori alla stazione di smistamento di *Milano-Porta Sempione*. Spesa preventivata L. 600;

10. Il contratto stipulato colla Ditta Società Ligure metallurgica di Sestri Ponente per la fornitura di N. 10,000 piastre intermedie di ferro colato, per armamento modello N. 2;

11. La proposta per l'applicazione di inferriate, di catenacci e di una griglia ai serramenti esterni del fabbricato viaggiatori della stazione di Pestengo, lungo la ferrovia *da Vercelli a Valenza;*

12. Il contratto stipulato colla Ditta Società Ligure metallurgica di Sestri Ponente per la fornitura di N. 11,500 piastre di giunzione in ferro colato, di cui 500 per armamento modello 2 e 11,000 di modello Calabrese.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato in sue recenti adunanze ha dato il suo parere sui seguenti affari concernenti il servizio delle Strade Ferrate:

1. Su di un disegno di atto di compromesso extracontrattuale da stipularsi colla Impresa Ceci per la risoluzione, mediante arbitrato, di alcune vertenze escluse dal precedente compromesso per l'arbitrato contrattuale, e riguardante l'appalto del tronco da Salerno a Fratte nella ferrovia da Salerno a San Severino;

2. Sulla interpretazione dell'articolo 39 del capitolato generale 14 giugno 1889, a proposito delle vertenze sollevate dalla Impresa Bassani, assuntrice della costruzione del tronco da Santo Stefano a Sarzana, nella ferrovia da Parma a Spezia;

3. Sugli atti di collaudo e di liquidazione finale dei lavori di completamento del tronco da Cornuda ad Alano-Fener, nella ferrovia Belluno-Feltre-Treviso, affidati a rimborso di spesa alla Società esercente la Rete Adriatica e da questa accollati alla Impresa Leonardo Rizzani;

4. Sugli atti di collaudo e di liquidazione finale dei meccanismi fissi forniti e collocati in opera dalla Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche di Padova per l'armamento del tronco da Roccaravindola ad Isernia nella ferrovia da Caianello ad Isernia;

5. Su di una convenzione preliminare passata col principe Carlo Albani-Castelbano per l'acquisto di acqua di proprietà di detto principe, da condursi ad alimentare il rifornitore della stazione di Termignano, lungo il tronco da Acqualagna ad Urbino, nella ferrovia da Sant'Arcangelo a Fabriano;

6. Su di una istanza della Ditta Francesco Bito di Messina diretta ad ottenere di essere esonerata dal pagamento della multa inflittale per ritardata consegna di banchi da falegname e da aggiustatore, dalla Ditta stessa costruiti per conto della Società per le Strade Ferrate della Sicilia.

Il Consiglio di Stato, ha inoltre manifestato l'avviso che, anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le espropriazioni possano essere approvati i progetti:

a) Progetto presentato dalla Direzione Generale per le Strade Ferrate Meridionali riguardante la esecuzione di lavori di sistemazione di un tratto della scarpa a monte della trincea Poggiale, fra i chilometri 82.990 e 83.108 della linea Faenza-Firenze, resa necessaria da scoscendimenti verificatisi a causa di filtrazioni d'acqua e per la forte inclinazione della scarpa;

b) Progetto presentato dalla Direzione Generale per le Strade Ferrate del Mediterraneo, riguardante i lavori da eseguirsi nella stazione di Cosenza per l'innesto del tronco da Cosenza a Pietrafitta, della ferrovia Cosenza-Nocera Tirrena. La spesa preventivata per la esecuzione delle opere considerate in progetto, alle quali si propone di provvedere mediante appalto a licitazione privata, ascende a L. 44,400.

><

Tariffe ferroviarie italiane.

La Mediterranea, anche a nome dell'Adriatica e della Sicula, ha proposto alla Superiorità che venga resa definitiva la concessione scaduta il 16 del corrente mese di maggio, riguardante l'eseguimento dei trasporti di terre cotte in grossi lavori, ecc., alla rinfusa.

—

L'Adriatica, anche a nome della Mediterranea, ha sottoposto all'approvazione superiore una proposta di modificazione all'allegato 14 delle tariffe, nonchè al regolamento per la circolazione sulle ferrovie italiane dei carri di costruzione speciale attuato il 15 settembre 1892. Giusta la proposta modificazione viene diminuito, per i trasporti di petrolio, il peso minimo tassabile, riducendo a 0.78 il coefficente ora fissato a 0.80.

—

Il Ministero del Tesoro, di accordo con quello delle Finanze, ha dato il suo nulla osta a che l'esperimento della tariffa locale N. 413 P. V. pei trasporti di marmo in blocchi od in massi provenienti dalle cave di Carrara, e destinati a Massa, Serravezza e Pietrasanta sia prorogata per altri due anni a partire dal 1° luglio p. v.

—

È in corso un decreto dei Ministri dei Lavori Pubblici e di Agricoltura, Industria e Commercio col quale viene approvata in via di esperimento la nuova tariffa speciale N. 76, piccola velocità, proposta dalla Società esercente la Rete Sicula, pel trasporto dei recipienti vuoti usati, in legno, per vini comuni e per olio di oliva, di peso fino a 125 chilogrammi per ogni spedizione.

—

L'Adriatica ha sottoposto con parere favorevole al Ministero dei Lavori Pubblici una domanda della Ditta Russo e Laccetti relativa alla rinnovazione per un altro anno, a decorrere dal 1° agosto p. v. della concessione di prezzi speciali per i suoi trasporti di grano.

—

La Mediterranea, anche a nome della Sicula, ha presentato alla superiore approvazione la nuova tariffa locale N. 702, piccola velocità, pei trasporti in servizio cumulativo fra le reti Mediterranea e Sicula, in transito a Reggio dei *bozzoli morti e sgorboni vuoti di ritorno*. La nuova tariffa verrà attivata in via di esperimento.

—

L'Adriatica, anche a nome della Mediterranea e della Sicula ha presentato al Ministero dei Lavori Pubblici una proposta per un nuovo allegato N. 12 alle tariffe, da sostituire a quello attualmente in vigore, relativo a spedizioni di oggetti d'arte, di antichità, di collezione, destinati all'estero o ad essere imbarcati in un porto del Regno per qualunque destinazione.

—

È in corso un decreto dei Ministri dei Lavori Pubblici e di Agricoltura, Industria e Commercio il quale dispone che la tariffa eccezionale N. 1004, piccola velocità, sia prorogata per un altro anno, in via di esperimento, e cioè dal 1° luglio p. v. a tutto giugno 1897. La detta tariffa riguarda i trasporti di vino comune guasto destinato alla distillazione.

—

La Direzione Generale per le Strade Ferrate del Mediterraneo ha partecipato alla Superiorità che le tariffe locali N. 681 G. V. e 414 P. V., la cui validità scade col 31 maggio corrente, saranno mantenute in vigore, sempre in via di esperimento per altri due anni e cioè fino al 1° giugno 1898.

—

Il Ministero del Tesoro, di accordo con quello delle Finanze ha dato il nulla osta alla rinnovazione per un altro anno ed alle stesse condizioni, a partire dal 1° maggio corrente, della concessione di cui gode la Ditta G. Girardi per i suoi trasporti di acetato greggio di calce dagli scali marittimi di Genova a Maccagno ed a Pino, transito per Magadino.

><

Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ed il Comitato Superiore delle Strade Ferrate hanno dato parere favorevole sui seguenti affari ferroviari:

Atti di collaudo dei lavori di costruzione di un pennello a destra ed a monte del ponte sul Po presso Valenza, lungo la linea Alessandria-Arona;

Proposta presentata dalla Società esercente la Rete Mediterranea per la trasformazione con archi in muratura del viadotto attualmente con travate metalliche sul vallone Acquabona lungo la linea Savona-Bra;

Convenzione fatta preparare dalla Società suddetta onde permettere al signor Carlo Piva di Oneglia di rialzare due pilastri che trovansi in una sua proprietà a distanza minore dalla prescritta ferrovia Genova-Ventimiglia;

Atti di collaudo e liquidazione finale dei lavori eseguiti dall'impresa Dri pel consolidamento della stazione di Dogna sulla linea Udine-Pontebba;

Convenzione per la transazione di vertenze insorte fra il Governo e la Società Anonima Briantea, concessionaria della linea Monza-Calolzio, rispetto alla competenza passiva della spesa di alcuni lavori eseguiti o progettati dalla Società delle Meridionali esercente la linea medesima.

NECROLOGIO

Ci giunge la notizia della morte del **Senatore ALLIEVI,** avvenuta in Roma, venerdì mattina, alle 10 1|4. Egli era membro del Consiglio d'Amministrazione, della Società Mediterranea fin dalla sua fondazione e Presidente dal settembre 1892, carica in cui era succeduto al compianto Conte Belinzaghi. In questa sua qualità egli dedicò tutta l'opera sua agli interessi dell'Amministrazione, divideva il suo tempo fra Milano e Roma, sopportando con meravigliosa resistenza, dati i suoi 72 anni, le fatiche di questi frequenti viaggi.

Da quasi tre mesi egli giaceva a letto, colpito da una malattia che non perdona, e conscio dell'esito ineluttabile, aspettava la morte con stoica serenità, preparandovisi munito dei conforti religiosi, dopo essersi congedato dagli amici suoi più cari da lui chiamati a Roma.

Diremo più lungamente di Lui nel prossimo numero; per oggi inviamo una parola di rimpianto alla Società Mediterranea che perde il suo benemerito Presidente, ed alla famiglia che lo ha circondato di tanto affetto durante la sua esistenza.

I funerali avranno luogo in Roma domenica, 31 corrente, alle 9 antimeridiane, e la salma sarà depositata nella sala d'aspetto della stazione di Roma-Termini, trasformata in cappella ardente. Di là verrà trasportata a Milano, ove giungerà lunedì mattina alle 7.5 ed ove alle 9 avranno luogo solenni funerali. Dal Cimitero Monumentale poi la salma verrà trasportata in forma privata a Varedo, dove verrà tumulata.

Domenica scorsa improvvisamente, mentre viaggiava col diretto dell'Adriatica per Firenze, morì il cav. uff. ing. **GIULIO PESARO**, presidente della Società Edison. Era nativo dell'Emilia, ma da oltre vent'anni risiedeva in Milano. Dapprima ingegnere ferroviario, poi rappresentante di diverse Case estere; rinunciò all'esercizio della sua professione di ingegnere quando la sua attività venne assorbita dalle cure di diversi Consigli d'Amministrazione.

Nel marzo 1864 era al servizio della Società delle ferrovie Calabro-Sicule dove in pochi anni emerse per guisa da meritare nel 1871 la elevata qualifica di capo servizio del materiale e della trazione.

Nel maggio del 1885 la Società delle ferrovie Meridionali lo nominò suo delegato per la valutazione del materiale di esercizio per la rete Adriatica che il Governo dovea fare alla Società.

Apparteneva attualmente al Consiglio della ferrovia Suzzara-Ferrara, del Cotonificio Veneziano, ecc. Era sindaco delle Ferrovie Meridionali, ed ultimamente, quale presidente della Edison, ebbe la maggior parte nella fusione di questa colla Società Anonima degli Omnibus.

Affabilissimo di modi, di onestà provata, di acuta intelligenza, competentissimo e laborioso, l'ing. Pesaro, appena cinquantenne, lascia vivo rimpianto fra chi lo conosceva e lo apprezzava.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie del Mediterraneo. — *Prodotti dal 1° luglio 1895 al 20 maggio 1896.* — Nella decade dal 10 al 20 maggio corrente i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate della Rete Mediterranea ascesero a L. 3,403,375.74, con una aumento di L. 16,631.12 sulla corrispondente decade del 1895.

L'insieme dei prodotti dal 1° luglio 1895 al 20 maggio 1896 si ragguaglia a L. 113,172,115.43, presentando un aumento di L. 6,335,131.76 sul periodo corrispondente dell'esercizio precedente.

Ferrovie dell'Adriatico. — *Prodotti dal 1° gennaio al 20 maggio 1896.* — Nella decade dal 10 al 20 maggio ora scorsa i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate Meridionali, rete Adriatica, ascesero a L. 2,810,405.33 con diminuzione di L. 59,540.18 su quelli ottenuti nella corrispondente decade del 1895.

L'insieme dei prodotti dal 10 gennaio al 20 maggio 1896 si ragguaglia a L. 36,118,570.46 e presenta un aumento di L. 998,863.26 in confronto dello stesso periodo dell'esercizio precedente.

Ferrovia del Sempione. — Il sindaco di Milano comm. Vigoni, martedì scorso ha ricevuto nel suo gabinetto particolare gli onorevoli Conti, Facheris, Beltrami e Zavattari — i soli della deputazione lombarda ch'ebbero possibilità di trovarsi a Milano e di aderire quindi all'invito del Sindaco — il quale ha loro comunicato il suo desiderio — condiviso dalla Giunta — che i rappresentanti politici della provincia di Milano sollecitino l'approvazione della convenzione per la costruzione della ferrovia del Sempione.

È intenzione dell'Amministrazione comunale di interessarsi attivamente per quanto riflette le linee secondarie di comunicazione: ma questo solo quando la convenzione sarà approvata dal Parlamento.

Gli onorevoli Facheris, Conti, Beltrami e Zavattari convennero nelle idee esposte dal Sindaco e presero impegno di informarne i loro collegi della deputazione lombarda e di incaricarsi personalmante perchè la convenzione sia presto portata avanti il Parlamento.

Nella seduta di ieri il Ministero ha presentato alla Camera il progetto di legge per la costruzione della ferrovia del Sempione (Vedi *Cronaca parlamentare*).

Società Belga tramvie di Torino. — *Risultati dell'esercizio 1895.* — I prodotti totali dell'esercizio si sono mantenuti all'incirca come l'anno precedente: 1,723,725 franchi nel 1895, contro 1,725,148 franchi nel 1894.

Il percorso chilometrico è stato sulla rete a cavalli di 3,309,683 chilometri, cioè 91,176 chilometri di più del 1894, con nna spesa di esercizio di franchi 0.238 per vettura-chilometro, ed un costo di tragime per giornata-cavallo di franchi 2,056, contro franchi 2,173 nel 1894; la diminuzione proviene esclusivamente dal prezzo più vantaggioso dei foraggi.

Sulla rete a vapore i treni hanno percorso 395,178 chilometri contro 391,639 chilometri nel 1894; le spese d'esercizio sono state di franchi 0.638 per treno-chilometro nel 1895, contro franchi 0.635 l'anno precedente.

Nessuna decisione non è ancora stata presa circa la domanda della Società concernente l'applicazione della trazione elettrica sulla linea dei viali.

Il prodotto netto è di franchi 241,768 contro 236,559 nel 1894, ciò che permette una distribuzione di fr. 12.50 per azione, come l'anno scorso.

Tramvie provinciali di Napoli. — La Deputazione provinciale di Napoli ha approvato in massima la convenzione con la Società dei trams per l'esercizio delle linee provinciali.

L'attuale contratto della Società dei trams con la Provincia, pel quale questa non riscuote alcun canone meno L. 600 all'anno, che rappresentano appena una giornata di incasso della Società, scadrebbe nel 1926.

Dopo alcune conferenze, il comm. Orlandi, il conte Mirabelli e il marchese di Pietravalle per la Provincia, e il cav. Vilers per la Società dei trams, si sono messi d'accordo sulle basi della nuova convenzione.

La Provincia prolungherebbe fino al 1950 l'esercizio delle linee provinciali.

La Società darebbe come corrispettivo un canone totale di L. 1,232,000.

Questo canone verrebbe distribuito così: L. 1000 il primo anno; per gli altri anni fino al 1925 aumento del canone di L. 500 annue; e dal 1926 al 1950 L. 40,000 all'anno, restando fermo il pagamento di L. 600 annue.

La Società s'impegnerebbe di trasformare, nel tempo di cinque anni, la trazione elettrica sulle linee Napoli-San Giovanni-Torre del Greco; Napoli-San Giorgio; Napoli-Pozzuoli e di costruire la linea San Giovanni-Barra.

Per i soli quattro primi anni dall'approvazione del contratto da parte del Consiglio provinciale, la Società dei trams ha il diritto di prelazione per la concessione di qualsiasi altra linea tramviaria sulle strade provinciali.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie Francesi. — *Trazione elettrica a Rouen.* — Il 22 del decorso marzo è stato inaugurato l'impianto di trazione elettrica eseguito con materiali della Compagnia Thomson-Houston.

Questo impianto è il più grande che esista in Francia. La rete di distribuzione si distende per 37 chilometri ed è a filo aereo.

Le rotaie sono del tipo Broca pesanti 44 kg. per metro; lo scartamento è di m. 1.44; le curve sono numerose con un raggio minimo di 20 metri; le salite raggiungono il 5 p. 0|0.

La linea aerea è costituita da un filo di rame duro di 8.25 mm. di diametro, sostenuto assialmente al disopra delle strade da fili di acciaio attaccati a pali metallici in numero di 1200. I feeder per la linea aerea hanno una lunghezza di 6 km. ed una sezione di 200 mm. quadri.

Le vetture in movimento sono 50 con 24 posti interni e 16 sulle piattaforme. Ogni vettura ha due motori elettrici da 25 cavalli del tipo G E 800 forma B a piccola velocità.

L'officina elettrica ha tre unità indipendenti fra loro e composte ciascuna di una motrice Corliss Farcot e di una dinamo di 200 kw. da 550 V.

Ferrovie degli Stati Uniti. — *Una curiosa tramvia elettrica* è quella, secondo l'*Engineering News*, progettata da una Compagnia di Michigan per il trasporto dei materiali. La sua lunghezza è di 24 km. con una discesa continua dell'1 p. 0|0 dalle miniere fino al Lago superiore: la tramvia sarebbe elettrica, ma con questo di particolare che nessuna officina le fornirebbe la corrente. Le vetture discendenti, pesanti a pieno carico 25 tonnellate, verrebbero mosse per solo effetto della gravità, ma sarebbero munite di un motore il quale funzionerebbe come dinamo generatrice e invierebbe sulla linea la corrente prodotta, e questa corrente servirebbe a far funzionare i motori delle vetture ascendenti, che essendo vuote pesano molto meno. Si spera che la differenza di peso, nei due casi, sia sufficiente per compensare la perdita d'energia nella trasmissione e negli organi di trasmissione.

Ferrovia nella Corea. — Da Nuova-York telegrafano che il Governo della Corea concesse al signor Morse, cittadino americano, la necessaria autorizzazione per costruirvi una strada ferrata, che dal porto di Tchemoulpo vada a Séoul, che è la capitale del reame.

Il signor Morse è un capitalista cui furono già concesse parecchie miniere in Corea.

Ferrovia dell'Uganda. — Curzon, Sottosegretario di Stato, annunciò alla Camera dei Comuni che gl'ingegneri incaricati della costruzione della ferrovia lungo il lago Victoria, scrivono che il lavoro continua rapidamente.

Notizie Diverse

Appalti ferroviari. — Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha approvato il nuovo Regolamento per gli appalti a prezzo fatto per le costruzioni ferroviarie di conto diretto dello Stato.

L'Acquedotto Pugliese. — Il Ministro dei Lavori Pubblici, in seguito alla domanda dei Deputati pugliesi, ha nominato una Commissione per esaminare e proporre:

1° I provvedimenti che lo Stato possa adottare per venire in aiuto di quelle opere di pubblico interesse, le quali, non consistenti in prosciugamenti e colmate, abbiano per iscopo un grande miglioramento igienico, associato a un rilevante vantaggio agricolo;

2° I provvedimenti tecnici, finanziari ed amministrativi che, in ordine al sopraindicato scopo, valgano a risolvere le questioni delle acque potabili e d'irrigazione nelle Puglie, in modo da assicurare vantaggi proporzionati ai bisogni e alla entità della spesa.

La Commissione sarà presieduta dal senatore Cremona. Ne è vice-presidente l'on. Cadolini.

Ministero delle Poste e dei Telegrafi. — Resoconto sommario del movimento dei fondi delle Casse postali di risparmio a tutto il mese di marzo 1896

	SOMME COMPLESSIVE	
	depositi e interessi	rimborsi
Mese di marzo 1896	19,128,306.22	35,671,561.02
Mesi precedenti dell'anno in corso	54,977,252.11	51,743,508.88
Somme totali dell'anno stesso . .	74,105,558.33	87,415,069 90
Anni 1876-1895 .	2,875,694,665.65	2,413,234,679.95
Somme complessive	2,949,800,223.98	2,500,649,749.85

I proventi telegrafici. — Nel primo semestre dell'esercizio finanziario in corso, cioè dal 1° luglio al 31 dicembre 1895, i proventi dell'amministrazione dei telegrafi dello Stato ammontarono a L. 6,864,225, presentando un aumento di L. 499,112 in confronto al periodo corrispondente dell'esercizio 1894-95.

I "Ferry-Boats" per lo stretto di Messina. — A Sestri Ponente è stato varato il primo dei due *Ferry-Boats*, cioè chiatte a vapore destinate a trasportare i convogli ferroviari, carri e veicoli d'ogni sorta attraverso lo stretto, cioè da Messina a Reggio, senza che siano necessari noiosi trasbordi.

Le dimensioni principali di questi piroscafi sono le seguenti:

Scafo: lunghezza in totale, in coperta, metri 51 — larghezza massima, m. 8.250 — altezza di costruzione, metri 3.750 — immersione a carico completo, metri 2.460 — spostamento, tonnellate 607 — stazza di registro, tonnellate 300 circa.

L'apparato motore è composto d'una macchina Compound a due cilindri inclinati, a duplice espansione, con movimento diretto; i condensatori sono a superficie.

Le caldaie sono due, cilindriche, a ritorno di fiamma e a due forni; la forza motrice indicata è di cavalli 780 « a tiraggio naturale »; la velocità del piroscafo è di undici miglia e mezzo marine.

Lo scafo è costrutto completamente in acciaio; al centro della coperta sta collocato un binario per tutta la lunghezza del piroscafo, e su tale binario passeranno i vagoni ferroviari

Ampi ed eleganti saloni di 1ª e 2ª classe vennero costrutti sotto coperta, e saranno sfarzosamente illuminati a luce elettrica.

Sopra coperta, a lato dei tamburi delle ruote si vedono numerosi camerini e le gallerie.

Questa nuova costruzione navale onora il nome della ditta costruttrice N. Odero.

Il canale tra il mar Nero e il Baltico. — Il 16 corrente a Pietroburgo, in una sala della Società di cooperazione e del commercio marittimo, si gettarono le basi della grande impresa del canale che dovrà congiungere il mar Baltico al mar Nero, facendo capo a Riga e a Kherson. Il progetto assegna al canale 35 metri di lar-

ghezza in fondo all'acqua e 65 metri alla superficie. La profondità sarà di 8.5 metri.

Gli ingegneri e gli impresari di questa grande impresa sono tutti Francesi, e in gran parte Francesi saranno pure gli operai.

Il commercio della Francia. — Il movimento degli scambi della Francia con l'estero continua a dare risultati eccezionalmente favorevoli in quest'anno. Nel mese d'aprile scorso vi è stato un aumento di 22 milioni circa nelle importazioni e di oltre 33 1|2 milioni nelle esportazioni, in confronto all'aprile del 1895.

L'insieme degli scambi nei primi quattro mesi del 1896 è rappresentato dalle cifre seguenti:

Importazioni		genn.-aprile 1896	diff. sul 1895
Generi alimentari. .	fr.	367,858,000	+ 57,362,000
Materie per l'industria	»	799,551,000	+ 69,093,000
Oggetti fabbricati. .	»	213,678,000	+ 40,602,000
	fr.	1,381,087,000	+ 167,057,000
Esportazioni			
Generi alimentari .	fr.	204,795,000	+ 36,318,000
Materie per l'industria	»	274,893,000	+ 1,312,000
Oggetti fabbricati. .	»	626,577,000	+ 33,702,000
Pacchi postali. . .	»	52,002,000	+ 11,544,000
	fr.	1,158,267,000	+ 82,876,000

Come appare da queste cifre, tutte indistintamente le categorie delle merci presentano aumento così all'entrata come all'uscita; ma l'aumento delle importazioni è doppio di quello delle esportazioni. Ne consegue che l'eccedenza delle prime sulle seconde va costantemente aumentando; per i quattro mesi in discorso essa si ragguaglia a 233 milioni, contro 139 milioni nel corrispondente periodo del 1895.

Marina mercantile rumena. — L'onorevole C. I. Stoicesco, ministro dei Lavori Pubblici, ha ottenuto un credito di 10 milioni per organizzare la flotta mercantile rumena, che si comporrà di 13 bastimenti.

Il fondo concesso dal Parlamento servirà a riparare i bastimenti che attualmente fanno il servizio fra Costanza e Costantinopoli ed a comperare all'estero;

a) Tre vapori postali per passeggieri;
b) Sei vapori da 3000 tonnellate per merci;
c) Due » » 1000 » » »

Il servizio di navigazione dipenderà dalla Direzione delle Ferrovie, essendo un complemento della rete dello Stato.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Segniamo con un asterisco * le notizie di cui diamo maggiori ragguagli nelle INFORMAZIONI PARTICOLARI, ove sono pubblicate eziandio le *Deliberazioni del Consiglio di Stato* e le *Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici*.

1. — Progetti e preventivi di spese presentati per l'approvazione al R. Ispettorato Generale.

Rete Adriatica. — L. 40,200 * proposta per lavori di sistemazione e consolidamento della linea Roma-Solmona;

L. 33,500 * proposta di lavori per impedire la caduta di frane sulla linea Bologna-Otranto;

L. 20,000 * proposta per costruzione di scogliera di difesa contro il Tevere, sulla linea Roma-Firenze;

L. 12,200 * proposta per impianto di condotta d'acqua in stazione di Chiusaforte, linea Udine-Pontebba;

L. 6125 * proposta per ristauro del palazzo Esposizione in Firenze Porta al Prato;

L. 3550 * preventivo per costruzione d'un acquedotto sulla linea Attigliano-Viterbo;

L. 1720 * proposta di lavori ad un ponticello sulla linea Piacenza-Bologna;

L. 1100 * per impianto di stadere nelle stazioni di Gallipoli e Porto d'Ascoli;

L. 940 * proposta per sostituzione di chiusure ad un passaggio a livello, sulla linea Colico-Sondrio;

L. 270 * preventivo per costruzione di briglie, nel torrente Rabbiano, linea Orte-Falconara.

Rete Mediterranea. — L. 187,059.90 * progetto per impianto di secondo binario in stazione di Zoagli, linea Genova-Pisa;

L. 155,766.40 * compreso il valore del materiale metallico di armamento, proposta di lavori nella stazione di smistamento di Novi San Bovo, linea Genova-Ventimiglia;

L. 121,161.15 * proposta di lavori di ampliamento della stazione di Quinto al Mare, linea Genova-Pisa;

L. 78,396.60 * progetto per costruzione di una stazione a Cavaria, sulla linea Gallarate-Varese;

L. 6600 * proposta di lavori di consolidamento al ponte S. Carlo, sulla linea Battipaglia-Castrocucco;

L. 770 * preventivo per riverniciatura di travate metalliche sulla linea Parma-Spezia;

L. 600 * progetto per impianto di tettoia in stazione di Milano Porta Sempione;

L. 217 * proposta per impianto di due cancelli in ferro lungo la linea Oleggio-Pino;

Contratti e proposte * diverse.

3. — Gare aggiudicate provvisoriamente.

Rete Mediterranea. — Alla Ditta Rodriguez Giovanni, di Napoli, i lavori * di costruzione e montatura in opera di una tettoia metallica nelle Officine di Pietrarsa, col ribasso del 15.25 0|0 sui prezzi di tariffa.

Rete Adriatica. — Alla Ditta Zanella ing. Aristide, di Firenze, i lavori * di terra e muratura per l'impianto della nuova stazione di Fabriano, col ribasso del 29 0|0 sui prezzi di tariffa;

Alla Ditta Sani-Gagliardi, di Ancona, i lavori * di terra e murari per rialzamento d'un tratto della linea Orte-Falconara, col ribasso del 28.60 0|0 sui prezzi di tariffa.

II. — Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Genio Militare di Ancona (5 giugno, ore 10, unico e definitivo). — Appalto dei lavori per la costruzione di un letamaio e per la definitiva sistemazione del terreno nel recinto del quartiere Fonte Preturo in Aquila. Importo L. 40,000. Cauz. L. 4000.

Prefettura di Rovigo (6 giugno, ore 10, unico e definitivo). — Appalto dei lavori di difesa frontale mediante buzzonata e sassaia con refilo e investimento della scarpa arginale in froldo Varni e parte delle galene Pariole e Tieghi in sinistra di Po, Comune di Canaro. Imp. L. 54,221. Cauz. provv. L. 2700.

Genio Militare di Napoli (10 giugno, ore 12, unico e definitivo). — Appalto dei lavori di ordinaria manutenzione e miglioramento dei fabbricati militari marittimi nel territorio dei Comuni di Napoli, Pozzuoli, Castellammare di Stabia e spiagge corrispondenti negli esercizi 1896-97, 1897-98, 1898-99. Imp. complessivo L. 120,000. Cauz. L. 40,000.

Municipio di Messina (12 giugno, ore 13, fatali). — Appalto dei lavori di costruzione della strada che dalla provinciale Messina-Catania per la frazione Santa Lucia-Casalotto va a San Filippo Superiore. Imp. ridotto L. 61,580.32 (ribasso 20.15 0|0).

Prefettura di Rovigo (13 giugno, ore 10, unico e definitivo). — Appalto dei lavori di massima urgenza pel ripristino della difesa frontale subacquea dell'argine destro del Po di Venezia nella tratta inferiore del froldo Presa in Comune di Taglio di Po. Importo lire 52,609.22. Cauz. provv. L. 3000.

Municipio di Pinerolo (13 giugno, ore 11, 1ª asta). — Appalto dei lavori por la sistemazione, lastricamento e fognatura della via Buniva fra piazza Saluzzo e piazza Roma. Importo L. 21,800. Cauzione provv. L. 1200. Fatali 29 giugno, ore 12.

APPALTI ALL'ESTERO.

Austria-Ungheria. — Prossimamente presso il Governo austriaco a Vienna asta per la costruzione di due tettoie per magazzini di deposito.

— Subito, al Municipio di Debreszin, fornitura di tubi per l'impianto di condotte d'acqua.

Bulgaria. — *Ministero dei Lavori Pubblici e delle comunicazioni a Sofia* (15 giugno). — Fornitura di 9 locomotive.

Messico. — *Amministrazione comunale a Messico* (31 agosto). — Concessione durante 8 anni dell'impianto dell'illuminazione elettrica delle strade di Mexico mediante lampade elettriche ad incandescenza.

China. — *Imperial Chinese Railways a Tientsin* (31 agosto). — Fornitura di 8 locomotive.

Gran Bretagna. — Subito, presso i signori C. A. and H. Nichols, 21, Mincing lane a Londra, lavori e forniture per l'impianto di una fabbrica di prodotti chimici nel continente europeo.

— Subito, al Municipio di Douvres, impianto di tramways elettrici a trazione aerea.

Paesi Bassi. — *Società Billiton a Batavia* (17 giugno). — Vendita di 14,000 picols di stagno.

Germania. — *Strade Ferrate dello Stato Prussiano a Cassel.* (3 giugno). — Vendita di materiali fuori uso; rotaie, traverse metalliche, accessori per rotaie ed altro.

III. — Forniture diverse.

Aste.

Municipio di Spezia (15 giugno, ore 10, fatali). — Fornitura di tonn. 2500 di **carbone** Newpelton Main all'Officina comunale del gaz. Imp. ridotto L. 17.88 la tonn. (ribasso 25.05 0|0). (V. n. 19).

Direzione Laboratorio Pirotecnico — Bologna — (9 giugno, ore 10, unica e definitiva). — Fornitura di kg. 9000 di **antimonio** (regolo antimonio). Imp. L. 9000. Cauz. L. 900. Consegna giorni 40. — Fornitura kg. 60000 **piombo** in pani. Imp. L. 21,600. Cauzione L. 2160. Consegna a giorni 40.

Direzione Artiglieria e Armamenti — Spezia — (11 giugno, ore 11, 1ª asta). — Fornitura di **olio d'oliva** di prima qualità per macchine in 3 lotti: 1° Kg. 112700; 2° Kg. 112200; 3° Kg. 112100 a L. 1 il kg. Cauz. provv. il decimo. Fatali 3 luglio, ore 12.

Aggiudicazioni.

Ministero della Marina (Contratti a trattativa privata). — Federico Layet, Venezia. Caldaia per bocca, 3° dipart., L. 2464;

Antonio Macera, Torino. Macchina cernitrice, Taranto, L. 650;

Ligure Metallurgie, Sestri Ponente. Ferro omogeneo, 1° e 2° dipartimento, L. 22,424;

Carlo Dumontel, Napoli. Lamiere di ferro, 1° dipartimento, L. 4131;

Giovanni Ansaldo, Sampierdarena. Pezzi di rispetto, 3° dipart., L. 975.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

		maggio 23	maggio 30
Azioni Ferrovie Biella	L.	485	485
» » Mediterranee	»	511	513
» » Meridionali	»	672	673
» » Pinerolo (1ª emiss.)	»	360	360
» » » (2ª »)	»	340	340
» » Secondarie Sarde	»	286	280
» » Sicule	»	594	594
Buoni Ferrovie Meridionali	»	562.50	562.50
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e			
» » Sicule *A. B. C. D.*	»	287	287
» » Cuneo (2ª emiss.)	»	310	312
» » Gottardo 4 °/₀	»	102.15	102
» » Mediterranee 4 0[0	»	505.50	505
» » Meridionali	»	298	298.50
» » Meridionali Austriache	»	382.50	381
» » Palermo-Marsala-Trapani	»	301.50	302.50
» » » 2ª emiss.	»	285 50	286.50
» » Pontebba	»	459	459
» » Sarde, serie *A.*	»	287	287
» » » serie *B.*	»	289	296
» » » 1879	»	289	289.50
» » Savona	»	307	307
» » Secondarie Sarde	»	432.75	434
» » Sicule 4 0[0 oro	»	472	472
» » Tirreno	»	452	452
» » Vittorio Emanuele	»	303.75	305

CONVOCAZIONI.

SOCIETÀ FERROVIARIE, TRAMVIARIE E DI NAVIGAZIONE.

28 giugno. — **Ferrovia Mantova-Cremona.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 12 nella sede sociale in Milano, via Silvio Pellico, 12.

ESTRAZIONI E PAGAMENTI.

Rete Adriatica. — A datare dal 1° ottobre p. v. saranno rimborsate le Obbligazioni estratte il 15 maggio corrente (Vedi pagine *Annunzi*.

Prestito ex-Pontificio. — La *Gazzetta Ufficiale* del 22 corrente n. 120, pubblica la distinta delle 404 Obbligazioni acquistate dalla Società Generale di Francia.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1895-96. — *Dall'11 al 20 Maggio 1896.* — *32ª Decade.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA		
	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze
Chilometri in esercizio	**4407**	**4407**	—	**1291**	**1085**	+ **206**
Media	**4407**	**4374**	+ **33**	**1253**	**1082**	+ **171**
Viaggiatori	1,264,492 03	1,263,861 18	+ 630 85	65,029 33	55,822 63	+ 9,206 70
Bagagli e cani	61,879 87	61,749 83	+ 130 04	2,337 51	1,228 07	+ 1,109 44
Merci a G.V. e P.V. acc.	310,625 27	310,329 90	+ 295 37	10,640 21	9,301 27	+ 1,338 94
Merci a P. V.	1,624,754 22	1,622,463 92	+ 2,290 30	63,617 30	61,987 82	+ 1,629 48
TOTALE	3,261,751 39	3,258,404 83	+ 3 346 56	141,624 35	128,339 79	+ 13,284 56
***Prodotti** dal 1° Luglio 1895 al 20 Maggio 1896.*						
Viaggiatori	42,717,578 24	40,482,669 03	+2,234,909 21	2,264,539 30	1,973,036 84	+ 291,502 96
Bagagli e cani	2,113,680 24	2,004,042 79	+ 109,637 45	73,655 79	48,643 82	+ 25,011 97
Merci a G.V. e P.V. acc.	10,627,344 60	10,038,544 07	+ 588,800 53	447,619 21	371,672 89	+ 75,946 32
Merci a P. V.	52,801,906 09	50,067,039 07	+2,734,867 02	2,125,791 96	1,851,335 66	+ 274,456 30
TOTALE	108,260,509 17	102,592,294 96	+5,668,214 21	4,911,606 36	4,244,688 71	+ 666,917 55
Prodotto per chilometro.						
della decade	740 13	739 37	+ 0 76	109 70	118 29	— 8 59
riassuntivo	24,565 58	23,455 03	+ 1,110 55	3,919 88	3,923 00	— 3 12

(*) La linea Milano-Chiasso (km. 52) comune colla Rete Adriatica, è calcolata per la sola metà.

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

Dai punti contro indicati alle stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)		BIGLIETTI SEMPLICI — Londra (1) 1a classe	Londra (1) 2a classe	Parigi (2) 1a classe	Parigi (2) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO — Londra (3) (Diritto di porto compreso) 1a classe	Londra (3) 2a classe	Londra (3) validità	Parigi (4) 1a classe	Parigi (4) 2a classe	Parigi (4) validità
Via Moncenisio											
Torino	via Calais	166 85	116 55	90 75	61 60	254 —	187 85	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni
	via Boulogne . .	160 25	112 05								
Milano	via Calais	180 90	129 15	104 85	72 25	272 25	199 30	45 giorni	166 85	119 —	30 giorn
	via Boulogne . .	175 60	124 65								
Venezia	via Calais	—	—	141 75	97 30	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni
	via Boulogne . .										
Genova	via Calais	187 —	181 —	111 40	76 05	—	—	—	—	—	. .
	via Boulogne . .	180 90	126 50								
Via Genova											
Livorno	via Calais	209 90	147 05	184 80	92 10	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	203 80	142 55								
Firenze	via Calais	217 30	152 25	141 70	97 30	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	211 20	147 75								
Roma	via Calais	249 —	174 40	173 40	119 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	242 90	169 90								
Napoli	via Calais	279 85	196 —	205 60	142 —	478 50	353 95	6 mesi (**)	—	—	—
	via Boulogne . .	273 75	191 50								
Via Bologna											
Firenze	via Calais	224 60	157 30	149 —	102 35	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	218 50	152 80								
Roma	via Calais	263 85	184 80	188 25	129 85	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	257 75	180 80								
Napoli	via Calais	294 80	206 50	220 60	162 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	288 70	202 —								
Brindisi	Via Napoli via Calais	325 85	228 20	251 60	174 20	543 25	399 30	6 mesi (*)	—	—	—
	Via Napoli via Boul.	319 75	223 70								
	Via Bolog. via Calais	302 65	211 95	227 05	157 —	525 45	386 80	6 mesi	—	—	—
	Via Bolog. via Boul.	296 55	207 45								
Messina	Via Napoli via Calais	369 25	259 75	295 —	205 80	—	—	—	—	—	—
	Via Napoli via Boul.	363 15	255 25								

OSSERVAZIONI.

Biglietti semplici.

(1) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta.

Per diritto del bollo fr. 0,10 per i biglietti al disopra di 10 franchi.

(2) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi che valgono per 20 giorni.

Biglietti d'andata e ritorno.

(3) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta.

(*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capo-stazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia.

(**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto.

(4) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI	1a e 2a CLASSE			1a e 2a CLASSE		Treno di lusso PENINSULAR-EXPRESS settimanale il venerdì part. da LONDRA
			(*)	(***)		(1)
Londres Ch.-Gross Par.	9 — a.	10 — a.	11 — antim.	8 15 p.		8 15 p.
Londres Victoria . . —	9 — a.	Via Folkestone	11 — antim.	8 15 p.		8 15 p.
Douvres . . . . —	10 55 a.		1 — pomer.	10 15 p.		10 15 p.
(ora di Greenwich) . Arr.	12 15 a.		2 20 pomer.	12 10 a.		12 10 p.
Calais-M. (*Buffet*)	*Déjeun.*					
(ora francese) . Par.	12 49 p.		3 — pomer.	1 04 a.		1 » a.
Boulogne-Gare . . (*Buffet*) Arr.	1 27 p.	2 18 p.	—	1 49 a.		—
Par.	1 29 p.	2 23 p.	—	1 51 a.		—
Amiens (*Buffet*) . Arr.	8 04 p.	3 59 p	5 12 pomer.	3 41 a.		3 28 a.
Par.	3 09 p.	4 04 p.	5 17 pomer.	3 46 a.		3 33 a.
Paris-Nord (*Buffet*) Arr.	4 45 p.	5 40 p.	7 — pomer.	5 38 a.		Per la grande cintura
	Pranzo					
Par	*Vagon-restaurant*		7 44 pomer.	6 23 a.		
Paris-Lyon (*Buffet*) Arr			8 21 pomer.	7 28 a.		
	(B) 1a e 2a classe		1a e 2a classe	1a cl.	1a 2a cl.	
Paris-Lyon (*Buffet*) Par	8 55 p.		9 10 p.	9 25 a.	2 15 p.	
Dijon . . . . Arr	1 51 a.		2 24 a.	2 01 p.	7 13 p.	10 32 a.
Genève . . . . —	»		8 52 a.	11 47 p.	—	—
Aix-les-Bains . . . . —	6 33 a.		7 53 a.	10 45 p.	12 27 a	3 18 p.
Chambéry . . . . . . —	6 56 a.		8 31 a.	11 24 p.	12 50 a.	3 40 p.
Modane . . . . —	9 43 a.		1 38 p.		3 37 a.	6 40 p.
Torino (ora dell'Europa centrale (2). . . Arr.	2 20 p.		6 40 p.	—	8 10 a.	11 12 p.
Torino . . . . Par	2 40 p.		7 55 p.	—	8 45 a.	
Novara . . . . Arr	4 36 p.		9 51 p.	—	10 42 a.	
Milano . . . . Arr	5 35 p.		11 05 p.	—	11 40 a.	
					1a 2a cl.	
Torino . . . . Par.	2 45 p.		8 10 p.	—	8 40 a.	
Genova . . . . . . Arr.	6 14 p.		11 21 p.	—	12 » p.	
San-Remo . . . —	11 22 p.		8 45 a.	—	4 47 p.	
Pisa . . . . —	10 58 p.		4 30 a.	—	4 34 p.	
Firenze . . . . —	12 45 a.		7 30 a.	—	6 54 p.	
Livorno . . . . —	11 39 p.		5 24 a.	—	5 09 p.	
Roma . . . . —	6 34 a.		10 30 a.	—	11 30 p.	
Napoli . . . . —	1 36 p.		6 30 p.	—	7 10 a.	
Brindisi . . . . . . —	»		»	—	6 20 p.	
Torino . . . . Par.	2 45 p.		7 05 p.	—	8 40 a.	11 20 p.
Alessandria . . . . Arr.	4 18 p.		8 55 p.	—	10 15 a.	12 50 p.
Bologna . . . . —			2 12 a.	—	2 53 p.	5 19 a.
Ancona . . . . —	—		6 52 a.	—	11 10 p.	9 21 a.
Brindisi . . . . —	—		10 17 p.	—	11 » a.	7 50 p.
Firenze . . . . —	—		6 28 a.	—	6 25 p.	
Roma . . . . —	—		12 50 p.	—	11 50 p.	
Napoli . . . . Arr.	—		6 30 p.	—	7 10 a.	

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

RITORNO

STAZIONI	1a e 2a CLASSE	1a e 2a CLASSE		1a e 2a CLASSE	
Napoli. (ora dell'Europa centrale (2) . . Par.	7 50 a.	—	—	2 55 p.	
Roma . . . . —	2 30 p.	—	—	11 10 p.	
Firenze . . . . —	9 05 p.	—	—	6 10 a.	
Brindisi . . . . —	6 10 a.	—	—	5 35 p.	
Ancona . . . . —	8 32 p.	—	—	5 35 a	
Bologna . . . . —	1 35 a.	—	—	10 30 a.	
Alessandria . . . . . —	6 38 a.	8 38 a.	10 46 a.	5 12 p.	
Torino . . . . Arr.	8 30 a.	10 18 a.	12 30 p.	7 — p.	
Brindisi . . . . . . Par.	—	—		10 20 a.	
Napoli . . . . —	7 50 a.	2 55 p.		10 45 p.	
Roma . . . . —	3 » p.	8 50 p.	10 17 p.	8 10 a.	
Livorno . . . . —	9 40 p.	»	4 10 a.	1 55 p.	
Firenze . . . . —	8 25 p.	»	»	12 05 p.	
Pisa . . . . —	10 32 p.	2 55 a.	4 47 a.	2 35 p.	
San-Remo . . . —	6 50 p.	»	8 30 a.	1 48 p.	
Genova . . . . —	2 45 a.	6 35 a.	8 46 a.	7 07 p.	
Torino . . . . Arr.	7 45 a.	10 18 a.	12 30 p.	10 50 p.	
Milano . . . . Par.	1 50 a.	10 40 a.		8 18 p.	
Novara . . . . —	4 30 a.	11 40 a.		9 16 p.	
Torino . . . . Arr.	8 25 a.	1 40 p.		11 10 p.	
Torino . . . . Par.	8 50 a.	2 20 p.		11 25 p.	—
Modane (ora franc.) . —	12 19 p.	5 26 p.		2 21 a.	—
Chambéry . . . . . . —	3 42 p.	8 14 p.		5 02 a.	—
Aix-les-Bains . . . . —	4 14 p.	8 39 p.		5 27 a.	—
Genève . . . . —	2 46 p.	7 21 p.		4 15 a.	—
Dijon . . . . —	11 20 p.	1 45 a.		11 40 a.	1 12 p.
Paris-Lyon (*Buffet*) Arr.	4 48 a.	6 50 a.		5 33 p.	5 54 p.
Paris-Lyon (*Buffet*) Par.	7 25 antim.			6 50 p.	
Arr.	8 04 antim.			7 49 p.	
Paris-Nord (*Buffet*)	(A) 1a, 2a classe	1a 2a cl.	*Déjeun.* 1a 2a cl.	*Pranzo* (**) 1a, 2a, 3	
Par.	9 — antim.	10 30 a.	11 50 a.	9 — p.	
Amiens (*Buffet*) . Arr.	10 40 antim.	12 06 p.	1 25 p.	10 47 p.	
Par.	10 45 antim.	12 26 p.	1 30 p.	10 52 p.	
Boulogne-Gare (*Buffet*) Arr.	12 18 pomer.	2 01 p.	»	12 34 a.	
Par.	12 20 pomer.	2 04 p.	»	12 36 a.	
(ora francese) . Arr.	1 » pomer.	Via Folkestone	3 41 p.	1 20 a.	
Calais-M. (*Buffet*) (ora di Greenwich) . Par.	1 11 pomer.		3 45 p.	1 30 a.	
Douvres . . . . —	3 05 pomer.		5 45 p.	4 — a.	
Londres Victoria . Arr.	4 50 pomer.		7 30 p.	5 55 a.	
Londres Ch.-Gross Arr.	4 55 pomer.	6 10 p.	7 35 p.	5 55 a.	

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSERVAZIONI. — *Viaggiatori.* — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende viaggiatori di 3a classe da Parigi per Boulogne, Calais e l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori di 3a classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne. (A) Questo treno non prende i viaggiatori di 2a classe che per Calais e l'Inghilterra. (B) Il treno che parte da Parigi-Lione alle 8.55 pom. non prende a Parigi in 2a classe che i viaggiatori a destinazione oltre Culoz in direzione di Modane e dell'Italia. — *Nota importante.* I treni che partono da Parigi-Nord per Londra alle 9 a. e alle 9 p. e quelli che partono da Londra per Parigi-Nord alle 9 a. e alle 8.15 p., prendono viaggiatori per Boulogne e Boulogne Tintelleries. — *Vetture dirette da Calais verso P.-L.-M.* Una vettura di 1a classe lits-salon va direttamente da Calais a Milano col treno che parte da Calais alle 3 p. e da Parigi-Lione alle 8.55 p. — *Da P.-L.-M. verso Calais.* Una vettura di prima classe lits-salon va direttamente da Milano a Calais col treno partente da Milano alle 10.40 a. ed a Parigi-Nord alle 9 a.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE

SERVIZIO FINANZA E TITOLI

Società anonima, sedente in Firenze —

ESTRAZIONI delle OBBLIGAZIONI

Le Obbligazioni estratte saranno rimborsate a datare dal 1° ottobre 1896, mediante la consegna dei Titol

Titoli da 1

Numeri unitari dal N.	al N.
Serie A	
641	645
2076	2080
2356	2360
5236	5240
5386	5390
6416	6420
6461	6465
7096	7100
8756	8760
9311	9315
11446	11450
12881	12885
15606	15610
17866	17870
20771	20775
20776	20780
20971	20975
22226	22230
23046	23050
23461	23465
24111	24115
24611	24615
25461	25465
27051	27055
28616	28620
29806	29810
30916	30920
32316	32320
32746	32750
33246	33250
36901	36905
37286	37270
39316	39320
40831	40835
41611	41615
43781	43785
45736	45740
45751	45755
47481	47485
48681	48685
52231	52235
53451	53455
54521	54525
59636	59640
64376	64380
65531	65535
65646	65650
66086	66090
66466	66470
68116	68120
75216	75220
75626	75630
76476	76480
78176	78180
84656	84660
86226	86230
86831	86835
86901	86905
86961	86965
88126	88130
88796	88800
89581	89585
91146	91150
91521	91525
92286	92290
94146	94150
96611	96615
97721	97725
98981	98985
100176	100180
101491	101495
102176	102180
102846	102850
102936	102940
104261	104265
106131	106135
107966	107970
108431	108435
109036	109040
110171	110175
110251	110255
110346	111350
110846	110850
112561	112565
114721	114725
115786	115790
116066	116070
118261	118265
120466	120470
120976	120980
121526	121530
124166	124170
124631	124635
124911	124915

Numeri unitari dal N.	al N.
126891	126895
127456	127460
127686	127690
130001	130005
130551	130555
131281	131285
131711	131715
134836	134840
135701	135705
138691	138695
139526	139530
141411	141415
142081	142085
142761	142765
142876	142880
143351	143355
144216	144220
144666	144670
146066	146070
148686	148690
149776	149780
Serie B	
100176	100180
101491	101495
102176	102180
102846	102850
102936	102940
104261	104265
106131	106135
107966	107970
108431	108435
109036	109040
110171	110175
110251	110255
110346	110350
110846	110850
112561	112565
114721	114725
115786	115790
116066	116070
118261	118265
120466	120470
120976	120980
121526	121530
124166	124170
124631	124635
124911	124915
126891	126895
127456	127460
127686	127690
130001	130005
130551	130555
131281	131285
131711	131715
134836	134840
135701	135705
138691	138695
139526	139530
141411	141415
142081	142085
142761	142765
142876	142880
143351	143355
144216	144220
144666	144670
146066	146070
148686	148690
149776	149780
151071	151075
154426	154430
155001	155005
156921	156925
158011	158015
158976	158980
159676	159680
159951	159955
161696	161700
161846	161850
162646	162650
163021	163025
163416	163420
167286	167290
167601	167605
168326	168330
169601	169605
170431	170435
171291	171295
171536	171540
173376	173380
173646	173650
175796	175800
177141	177145
179206	179210
179756	179760
181311	181315

Numeri unitari dal N.	al N.
186646	186650
187366	187370
187476	187480
188241	188245
188496	188500
189036	189040
189096	189100
189786	189790
189856	189860
192306	192310
192601	192605
195866	195870
196691	196695
196991	196995
197986	197990
199046	199050
202721	202725
202991	202995
205286	205290
207951	207955
208126	208130
210256	210260
210981	210985
211661	211666
211821	211825
212791	212795
213156	213160
213886	213890
214131	214270
216801	216805
217186	217190
218766	218770
218826	218830
221116	221120
221131	221135
221151	221155
222481	222485
223241	223245
225051	225055
225351	225355
226736	226740
227266	227270
228856	228865
231206	231210
233666	233670
234851	234855
238106	238110
238411	238415
243041	243045
243986	243990
244501	244505
245056	245060
248441	248445
251291	251295
Serie C	
221116	221120
221131	221135
221151	221155
222481	222485
223241	223245
225051	225055
225351	225355
226736	226740
227266	227270
228856	228860
231206	231210
233666	233670
234851	234855
238106	238110
238411	238415
243041	243045
243986	243990
244501	244505
245056	245060
248441	248445
Serie G	
6011	6020
6751	6760
15951	15960
16231	16240
17611	17620
17731	17740
19871	19880
20671	20680
22571	22580
28101	28110
29901	29910
Serie H (1.2.3 e 4 Sottoserie)	
52171	52180
52271	52280
54191	54200
101181	101190
103431	103440
151941	151950

Titoli da cinque

N. di cart.	Numeri unitari dal N.	al N.
Serie A		
215	151071	151075
886	154426	154430
1001	155001	155005
1385	156921	156925
1603	158011	158015
1796	158976	153980
1936	159676	159680
1991	159951	159955
2340	161696	161700
2370	161846	161850
2530	162646	162650
2605	163021	163025
2684	163416	163420
3458	167286	167290
3521	167601	167605
3666	168326	168330
3921	169601	169605
4087	170431	170435
4259	171291	171295
4308	171536	171540
4676	173376	173380
4730	173646	173650
5160	175796	175800
5429	177141	177145
5842	179206	179210
5952	179756	179760
6263	181311	181315
7330	186646	186650
7474	187366	187370
7496	187476	187480
7649	188241	188245
7700	188496	188500
7808	189036	189040
7820	189096	189100
7958	189786	189790
7972	189856	189860
8462	192306	192310
8521	192601	192605
9174	195866	195870
9337	196681	196685
9399	196991	196995
9598	197986	197990
9810	199046	199050
10545	202721	202725
10599	202991	202995
11058	205286	205290
11591	207951	207955
11626	208126	208130
12052	210256	210260
12197	210981	210985
12333	211661	211665
12365	211821	211825
12559	212791	212795
12632	213156	213160
12778	213886	213890
12827	214131	214135
13361	216801	216805
13438	217186	217190
13754	218766	218770
13766	218826	218830
14224	221116	221120
14227	221131	221135
14231	221151	221155
14497	222481	222485
14649	223241	223245
15011	225051	225055
15071	225351	225355
15348	226736	226740
15454	227266	227270
15772	228856	228860
16242	231206	231210
16734	233666	233670
16971	234851	234855
17622	238106	238110
17683	238411	238415
18609	243041	243045
18798	243986	243990
18901	244501	244505
19012	245056	245060
19689	248441	248445
Serie B		
129	641	645
416	2076	2080
472	2356	2360
1048	5236	4240
1078	5386	5390
1284	6416	6420
1293	6461	6465
1420	7096	7100
1752	8756	8760
1863	9311	9315
2290	11446	11450
2577	12881	12885

N. di cart.	Numeri unitari dal N.	al N.
3122	15606	15610
3574	17866	17870
4155	20771	20775
4156	20776	20780
4195	20971	20975
4446	22226	22230
4610	23046	23050
4693	23461	23465
4823	24111	24115
4923	24611	24615
5093	25461	25465
5411	27051	27055
5724	28616	28620
5962	29806	29810
6184	30916	30920
6464	32316	32320
6550	32746	32750
6650	33246	34250
7381	36901	36905
7458	37286	37290
7864	39316	39320
8177	40881	40885
8323	41611	41615
8757	43781	43785
9148	45736	45740
9151	45751	45755
9497	47481	47485
9737	48681	48685
10447	52231	52235
10691	53451	53455
10905	54521	54525
11928	59636	59640
12876	64376	64380
13102	65531	65535
13130	65646	65650
13218	66086	66090
13294	66466	66470
13624	68116	68120
15044	75216	75220
15126	75626	75630
15296	76476	76480
15636	78176	78180
16932	84656	84660
17246	86226	86230
17367	86831	86835
17381	86901	86905
17393	86961	86965
17626	88126	88130
17760	88796	88800
17917	89581	89585
18230	91146	91150
18305	91521	91525
18458	92286	92290
18830	94146	94150
19323	96611	96615
19545	97721	97725
19797	98981	98985
Serie C		
129	641	645
416	2076	2080
472	2356	2360
1048	5236	5240
1078	5381	5390
1284	6416	6420
1293	6461	6465
1420	7096	7100
1752	8756	8760
1863	9311	9315
2290	11446	11450
2577	12881	12885
3122	15606	15610
3574	17866	17870
4155	20771	20775
4156	20776	20780
4195	20971	20975
4446	22226	22230
4610	23046	23050
4693	23461	23465
4823	24111	24115
4923	24611	24615
5093	25461	25465
5411	27051	27055
5724	28616	28620
5962	29806	29810
6184	30916	30920
6464	32316	32320
6550	32746	32750
6650	33246	33255
7381	36901	36905
7458	37286	37290
7864	39316	39320
8177	40881	40885
8323	41611	41615
8757	43781	43785
9148	45736	45740

N. di cart.	Numeri unitari dal N.	al N.
9151	45751	45755
9497	47481	47485
9737	48681	48685
10447	52231	52235
10691	53451	53455
10905	54521	54525
11928	59636	59640
12876	64376	64370
13107	65531	65535
13130	65646	65650
13218	66086	66090
13294	66466	66470
13624	68116	68120
15044	75216	75220
15126	75626	75630
15296	76476	76480
15636	78176	78180
16932	84656	84660
17246	86226	86230
17367	86831	86835
17381	86901	86905
17393	86961	86965
17626	88126	88130
17760	88796	88800
17917	89581	89585
18230	91146	91150
18305	91521	91525
18458	92286	92290
18830	94146	94150
19323	96611	96615
19545	97721	97725
19797	98981	98985
20036	100176	100180
20299	101491	101495
20436	102176	102180
20570	102846	102850
20588	102936	102945
20853	104261	104265
21227	106131	106135
21594	107966	107970
21687	108431	108435
21808	109036	109040
22035	110171	110171
22051	110251	110255
22070	110346	110350
22170	110846	110850
22513	112561	112565
22945	114721	114725
23158	115786	115790
23214	116066	116070
23653	118261	118265
24094	120466	120470
24196	120976	120980
24306	121526	121530
24834	124166	124170
24927	124631	124635
24983	124911	124915
25379	126891	126895
25492	127456	127460
25538	127686	127690
26001	130001	130005
26111	130551	130555
26257	131281	131285
26343	131711	131715
26968	134836	134840
27141	135701	135705
27739	138691	138695
27906	139526	139530
28283	141411	141415
28417	142081	142085
28553	142761	142765
28576	142876	142880
28671	143351	143355
28844	144216	144220
28934	144666	144670
29214	146066	146070
29738	148686	148690
29956	149776	149780
30215	151071	151075
30886	154426	154430
31001	155001	155005
31385	156921	156925
31603	158011	158015
31796	158976	158980
31936	159676	159680
31991	159951	159955
32340	161696	161700
32370	161846	161850
32530	162646	162650
32605	163021	163025
32684	163416	163420
33458	167286	167190
33521	167601	167605
33666	168326	168330
33921	169601	169605
34087	170431	170435

N. di cart.	Numeri unitari dal N.	al N.
34259	171291	171295
34308	171536	171540
34676	173376	173380
34730	173646	173650
35160	175796	175800
35429	177141	177145
35842	179206	179210
35952	179756	179760
36263	181311	181315
37330	186646	186650
37474	187366	187370
37496	187476	187480
37649	188241	188245
37700	188496	188500
37808	189036	189040
37820	189096	189100
37958	189786	189790
37972	189856	189860
38462	192306	192310
38521	192601	192605
39174	195866	195870
39337	196981	196985
39399	196991	196995
39598	197986	197990
39810	199046	199050
40545	202721	202725
40599	202991	202995
41058	205286	205290
41591	207951	207955
41626	208126	208130
42052	210256	210260
42197	210981	210985
42333	211661	211665
42365	211821	211825
42556	212791	212795
42632	213156	213160
42778	213886	213890
42827	214131	214135
43361	216801	216805
43438	217186	217190
43754	218766	218770
43766	218826	218830
Serie D-E		
129	641	645
416	2076	2080
472	2356	2360
1048	5236	5240
1078	5386	5390
1284	6416	6420
1293	6461	6465
1420	7096	7100
1752	8756	8760
1863	9311	9315
2290	11446	11450
2577	12881	12385
3122	15606	15610
3574	17866	17870
4155	20771	20775
4156	20776	20780
4195	20971	20975
4446	22226	22230
4610	23046	23050
4693	23461	23465
4823	24111	24115
4923	24611	24615
5093	25461	25465
5411	27051	27055
5724	28616	28620
5962	29806	29810
6184	30916	30920
6464	32316	32320
6550	32746	32750
6650	33246	33250
7381	36901	36905
7458	37286	37290
7864	39316	39320
8177	40881	40885
8323	41611	41615
8757	43781	43785
9148	45736	45740
9151	45751	45755
9497	47481	47485
9737	48681	48685
10447	52231	52235
10691	53451	53455
10905	54521	54525
11928	59636	59640
12876	64376	64380
13107	65531	65535
13130	65646	65650
13218	66086	66090
13294	66466	66470
13624	68116	68120
15044	75216	75220
15126	75626	75630

N. di cart.	Numeri unitari dal N.	al N.
15296	76476	76480
15636	78176	78180
16932	84656	84660
17246	86226	86230
17367	86831	86835
17381	86901	86905
17293	86961	86965
17626	88126	88130
17760	88796	88800
17917	89581	89585
18230	91146	91150
18305	91521	91525
18458	92286	92290
18830	94146	94150
19323	96611	96615
19545	97721	97725
19797	98981	98985
20036	100176	100180
20299	101491	101495
20436	102176	102180
20570	102846	102850
20588	102936	102940
20853	104261	104265
21227	101181	106135
21594	107966	107970
21687	108431	108435
21808	109086	109040
22035	110171	110175
22051	110251	110255
22070	110346	110350
22170	110846	110850
22513	112561	112565
22945	114721	114725
23158	115786	115790
23214	116066	116070
23653	118261	118265
24094	120466	120470
24196	120976	120980
24306	121526	121530
24834	124166	124170
24927	124631	124635
24983	124911	124915
25379	126891	126895
25492	127456	127460
25538	127686	127690
26001	130001	130005
26111	130551	130555
26257	131281	131285
26343	131711	131715
26968	134836	134840
27141	135701	135705
27739	138691	138695
27906	139526	139530
28283	141411	141415
28417	142081	142085
28553	142761	142765
28576	142876	142880
28671	143351	143355
28844	144216	144220
28934	144666	144670
29214	146066	146070
29738	148686	148690
29956	149776	149780
30215	151071	151075
30886	154426	154430
81001	155001	155005
81385	156921	156925
81603	158011	158015
31796	158976	158980
31936	159676	159680
31991	159951	159955
32340	161696	161700
32370	161846	161850
32530	162646	162650
32605	163021	163025
32684	163416	163420
33458	167286	167290
33521	167601	167605
33666	168326	168330
33921	169601	169605
84087	170431	170435
84259	171291	171295
34308	171536	171540
34676	173376	173380
34730	173646	173650
35160	175796	175800
35429	177141	177145
35842	179206	179210
35952	179756	179760
36263	181311	181315
37330	186646	186650
37474	187366	187370
37496	187476	187480
37649	188241	188245
37700	188496	188500
37808	189036	189040

Firenze, li 15 maggio 1896.

NB. — Presso l'Amministrazione Centrale della Società e presso i Banchieri corrispondenti trovasi ostensibile

STRADE FERRATE MERIDIONALI

apitale L. 260 milioni, interamente versato

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA

eseguitesi in seduta pubblica il 15 maggio 1896.

nuniti di tutte le Cedole semestrali non scadute. — Dal 1° ottobre 1896 in poi cessano di essere fruttifere.

Segue Titoli da cinque

N. di cart.	Numeri unitari dal N.	al N.
37820	189096	189100
37958	189786	189790
37972	189856	189860
38462	192306	192310
38521	192601	192605
39174	195866	195870
39337	196681	196685
39399	196991	196995
39598	197986	197990
39810	199046	199050
40545	202721	202725
40509	202991	202995
41058	205286	205290
41591	207951	207955
41626	208156	208160
42052	210256	210260
42197	210981	210985
42333	211661	211665
42365	211821	211825
42559	212791	212795
42632	213156	213160
42778	213886	213890
42827	214131	214135
43361	216801	216805
43438	217186	217190
43754	218766	218770
43766	218826	218830
44224	221116	221120
44227	221131	221135
44231	221151	221155
44497	222481	222485
44649	223241	223245
45011	225051	225055
45071	225351	225355
45348	226736	226740
45454	227266	227270
45772	228856	228860
46242	231206	231210
46734	233666	233670
46971	234851	234855
47622	238106	238110
47683	238411	238415
48609	243041	243045
48798	243986	243990
48901	244501	244505
49012	245056	245060
49689	248441	248445
Serie G		
81	30401	30405
82	30406	30410
681	33401	33405
682	33406	33410
741	33701	33705
742	33706	33710
869	34341	34345
870	34346	34350
973	34861	34865
974	34866	34870
1015	35071	35075
1016	35076	35080
1407	37031	37035
1408	37036	37040
2367	41831	41835
2368	41836	41840
2631	43151	43155
2632	43156	43160
2701	43501	43505
2702	43506	43510
3315	46571	46575
3316	46576	46580
3453	47261	47265
3454	47266	47270
3759	48791	48795
3760	48796	48800
4435	52171	52175
4436	52176	52180
4455	52271	52275
4456	52276	52280
4839	54191	54195
4840	54196	54200
5485	57421	57425
5486	57426	57430
5687	58431	58435
5688	58436	58440
6705	63521	63525
6706	63526	63530
6747	63731	63735
6748	63736	63740
7287	66431	66435
7288	66436	66440
8809	74041	74045
8810	74046	74050
9457	77281	77285
9458	77286	77290
9459	77291	77295

N. di cart.	Numeri unitari dal N.	al N.
9460	77296	77300
9579	77891	77895
9580	77896	77900
9805	79021	79025
9806	79026	79030
10167	80831	80835
10168	80836	80840
10845	84221	84225
10846	84226	84230
11349	86741	86745
11350	86746	86750
11745	88721	88725
11746	88726	88730
12883	94411	94415
12884	94416	94420
13255	96271	96275
13256	96276	96280
13587	97931	97935
13588	97936	97940
13753	98761	98765
13754	98766	98770
13919	99591	99595
13920	99596	99600
14237	101181	101185
14238	101186	101190
14687	103431	103435
14688	103436	103440
15293	106461	106465
15294	106466	106470
15381	106901	106905
15382	106906	106910
15681	108401	108405
15682	108406	108410
16807	114031	114035
16808	114036	114040
16897	114481	114485
16898	114486	114490
17067	115331	115335
17068	115336	115340
17495	117471	117475
17496	117476	117480
18137	120681	120685
18138	120686	120690
18731	123651	123655
18732	123656	123660
18879	124391	124395
18880	124396	124400
19169	125841	125845
19170	125846	125850
19339	126691	126695
19340	126696	126700
19557	127781	127785
19558	127786	127790
20947	134731	134735
20948	134736	134740
21645	138221	138225
21646	138226	138230
22025	140121	140125
22026	140126	140130
23665	148321	148325
23666	148326	148330
23889	149441	149445
23890	149446	149450
24389	151941	151945
24390	151946	151950
25027	155131	155135
25028	155136	155140
25541	157701	157705
25542	157706	157710
26071	160351	160355
26072	160356	160360
27107	165531	165535
27108	165536	165540
28463	172311	172315
28464	172316	172320
28839	174191	174195
28840	174196	174200
29095	175471	175475
29096	175476	175480
30089	180441	180445
30090	180446	180450
30357	181781	181785
30358	181786	181790
31289	186441	186445
31290	186446	186450
31343	186711	186715
31344	186716	186720
31837	189181	189185
31838	189186	189190
32565	192821	192825
32566	192826	192830
32549	192841	192845
32570	192846	192850
33141	195701	195705
33142	195706	195710
34479	202391	202395

N. di cart.	Numeri unitari dal N.	al N.
34480	202396	202400
35427	207131	207135
35428	207136	207140
35473	207361	207365
35474	207366	207370
35671	208351	208355
35672	208356	208360
35775	208871	208875
35776	208876	208880
36189	210941	210945
36190	210946	210950
36381	211901	211905
36382	211906	211910
36497	212481	212485
36498	212486	212490
37679	218391	218395
37680	218396	218400
37853	219261	219265
37854	219266	219270
38315	221571	221575
38316	221576	221580
38407	222031	222035
38408	222036	222040
38473	222361	222365
38474	222366	222370
38689	223441	223445
38690	223446	223450
38737	223681	223685
38738	223686	223690
39119	225591	225595
39120	225596	225600
39715	228571	228575
39716	228576	228580
42285	241421	241425
42286	241426	241430
42649	243241	243245
42650	243246	243250
43595	247971	247975
43596	247976	247980
44125	250621	250625
44126	250626	250630
46639	263191	263195
46640	263196	263200
46969	264841	264845
46970	264846	264850
47017	265081	265085
47018	265086	265090
47171	265851	265855
47172	265856	265860
47507	267531	267535
47508	267536	267540
48041	270201	270205
48042	270206	270210
48477	272381	272385
48478	272386	272390
49187	275931	275935
49188	275936	275940
49715	278571	278575
49716	278576	278580
49817	279081	279085
49818	279086	279090
49877	279381	279385
49878	279386	279390
50099	280491	280495
50100	280496	280500
50269	281341	281345
50270	281346	281350
50645	283221	283225
50646	283226	283230
50753	283761	283765
50754	283766	283770
50961	284801	284805
50962	284806	284810
50967	284831	284835
50968	284836	284840
52389	291941	291945
52390	291946	291950
53897	299481	299485
53868	299486	299490
Serie H (1ª, 2ª, 3ª e 4ª Sottoserie)		
203	6011	6015
204	6016	6020
351	6751	6755
352	6756	6760
2191	15951	15955
2192	15956	15960
2247	16231	16235
2248	16236	16240
2523	17611	17615
2524	17616	17620
2547	17731	17735
2548	17736	17740
2975	19871	19875
2976	19876	19880

N. di cart.	Numeri unitari dal N.	al N.
3135	20671	20675
3136	20676	20680
3515	22571	22575
3516	22576	22580
4621	28101	28105
4622	28106	28110
4981	29901	29905
4982	29906	29910
5081	30401	30405
5082	30406	30410
5681	33401	33405
5682	33406	33410
5741	33701	33705
5742	33706	33710
5869	34341	34345
5870	34346	34350
5973	34861	34865
5974	34866	34870
6015	35071	35075
6016	35076	35080
6407	37031	37035
6408	37036	37040
7367	41831	41835
7368	41836	41840
7631	43151	43155
7632	43156	43160
7701	43501	43505
7702	43506	43510
8315	46571	46575
8316	46576	46580
8453	47261	47265
8454	47266	47270
8759	48791	48795
8760	48796	48800
9485	57421	57425
9486	57426	57430
9687	58431	58435
9688	58436	58440
10705	63521	63525
10706	63526	63530
10747	63731	63735
10748	63736	63740
11287	66431	66435
11288	66436	66440
12809	74041	74045
12810	74046	74050
13457	77281	77285
13458	77286	77290
13459	77291	77295
13460	77296	77300
13579	77891	77895
13580	77896	77900
13805	79021	79025
13806	79026	79030
14167	80831	80835
14168	80836	80840
14845	84221	84225
14846	84226	84230
15349	86741	86745
15350	86746	86750
15745	88721	88725
15746	88726	88730
16883	94411	94415
16884	94416	94420
17255	96271	96275
17256	96276	96280
17587	97931	97935
17588	97936	97940
17753	98761	98765
17754	98766	98770
17919	99591	99595
17920	99596	99600
18293	106461	106465
18294	106466	106470
18381	106901	106905
18382	106906	106910
18681	108401	108405
18682	108406	108410
19807	114031	114035
19808	114036	114040
19897	114481	114485
19898	114486	114490
20067	115331	115335
20068	115336	115340
20495	117471	117475
20496	117476	117480
21137	120681	120685
21138	120686	120690
21731	123651	123655
21732	123656	123660
21879	124391	124395
21880	124396	124400
22169	125841	125845
22170	125846	125850
22339	126691	126695
22340	126696	126700

N. di cart.	Numeri unitari dal N.	al N.
22557	127781	127785
22558	127786	127790
23947	134731	134735
23948	134736	134740
24645	138221	138225
24646	138226	138230
25025	140121	140125
25026	140126	140130
26665	148321	148325
26666	148326	148330
26889	149441	149445
26890	149446	149450
27027	155131	155135
27028	155136	155140
27541	157701	157705
27542	157706	157710
28071	160351	160355
28072	160356	160360
29107	165531	165535
29108	165536	165540
30463	172311	172315
30464	172316	172320
30839	174191	174195
30840	174196	174200
31095	175471	175475
31096	175476	175480
32089	180441	180445
32090	180446	180450
32357	181781	181785
32358	181786	181790
33289	186441	186445
33290	186446	186450
33343	186711	186715
33344	186716	186720
33837	189181	189185
33838	189186	189190
34565	192821	192825
34566	192826	192830
34569	192841	192845
34570	192846	192850
35141	195701	195705
35142	195706	195710

Titoli da dieci

N. di cart.	Numeri unitari dal N.	al N.
Serie F		
80	791	800
605	6041	6050
716	7151	7160
885	8841	8850
1448	14471	14480
1657	16561	16570
1837	18361	18370
1957	19561	19570
2305	23041	23050
2369	23681	23690
2554	25531	25540
3737	37361	37370
4952	49511	49520
4985	49841	49850
5481	54801	54810
5485	54841	54850
5510	55091	55100
5578	55771	55780
6313	63121	63130
6396	63951	63960
6593	65921	65930
7448	74471	74480
8285	82841	82850
8351	83501	83510
8903	89021	89030
9065	90641	90650
9179	91781	91790
9490	94891	94900
9491	94901	94910
9660	96591	96600
9936	99351	99360
10098	100971	100980
10650	106491	106500
10668	106671	106680
10903	109021	109030
11304	113031	113040
11585	115841	115850
12181	121801	121810
12298	122971	122980
12680	126791	126800
12711	127101	127110
13073	130721	130730
13223	132221	132230
13472	134711	134720
13476	134751	134760
13498	134971	134980
13528	135271	135280
13571	135701	135710
13730	137291	137300
13804	138031	138040
13861	138601	138610
13889	138881	138890
13973	139721	139730
14010	140091	140100
14361	143601	143610
15010	150091	150100
15039	150381	150390
15573	155721	155730
15639	156381	156390
15688	156871	156880
15900	158991	159000
15998	159971	159980
16169	161681	161690
16201	162001	162010
16339	163381	163390
16462	164611	164620
16588	165871	165880
16598	165971	165980
16601	166001	166010
17113	171121	171130
17453	174521	174530
18122	181211	181220
18163	181621	181630
18427	184261	184270
18524	185231	185240
18760	187591	187600
19108	191071	191080
19420	194191	194200
19561	195601	195610
20006	200051	200060
20434	204331	204340
20454	204536	204540
20511	205101	205110
20577	205761	205770
20771	207701	207710
20866	208651	208660
21571	215701	215710
21575	215741	215750
21632	216311	216320
21900	218991	219000
22332	223311	223320
22433	224321	224330
22773	227721	227730
23480	234791	234800

N. di cart.	Numeri unitari dal N.	al N.
23590	235891	235900
23742	237411	237420
23885	238841	238850
23949	239481	239490
24076	240751	240760
24736	247351	247360
25059	250581	250590
25515	255141	255150
25673	256721	256730
25726	257251	257260
25855	258541	258550
25974	259731	259740
26159	261581	261590
26543	265421	265430
26890	268891	268900
26982	269811	269820
27058	270571	270580
27488	274871	274880
27532	275311	275320
27870	278691	278700
27941	279401	279410
28891	288901	288910
29502	295011	295020
29626	296251	296260

LA DIREZIONE GENERALE.

Elenco delle Obbligazioni estratte precedentemente e non ancora rimborsate.

TORINO, 1896 — Tip. Lit. CAMILLA E BERTOLERO di NATALE BERTOLERO, Via Ospedale, 18.

Anno XXIX. Sabato, 6 Giugno 1896 Num. 23.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'Italia	L. 20	11	6
Per l'Estero	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 80 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino

ISTITUZIONE DI UN CONSORZIO

per l'esecuzione di nuove opere straordinarie

NEL PORTO DI GENOVA

Pubblichiamo integralmente il Disegno di legge, presentato nella seduta della Camera del 29 maggio 1896 dagli on. Perazzi e Colombo, per l'istituzione di un Consorzio per l'esecuzione delle opere straordinarie nel Porto di Genova, di cui ebbimo spesso, ed anche recentemente, ad intrattenere i nostri lettori.

In un numero prossimo pubblicheremo la Relazione che precede il detto progetto di legge.

DISEGNO DI LEGGE.

Art. 1. Per provvedere alla esecuzione e alla manutenzione delle nuove opere straordinarie occorrenti nel Porto di Genova, è istituito un Consorzio obbligatorio che funzionerà nei modi e coi mezzi indicati nei successivi articoli.

Al Consorzio stesso sarà anche affidata la manutenzione ordinaria e straordinaria delle opere marittime esistenti nel Porto.

Spetteranno pure al Consorzio, secondo le norme della presente legge, la formazione dei progetti, l'esecuzione dei lavori e la successiva manutenzione anche delle nuove opere straordinarie, che in futuro fossero riconosciute necessarie.

Art. 2. Fanno parte del Consorzio, per mezzo di rappresentanti, di cui al successivo articolo:

1° Lo Stato;

2° Le Provincie e Comuni direttamente interessati.

Saranno considerati direttamente interessati le Provincie e i Comuni che dal Porto di Genova si servono per rilevanti importazioni ed esportazioni di merci.

3° Gli armatori e i commercianti delle suddette Provincie;

4° Le Amministrazioni delle Ferrovie, i di cui binari fanno capo al Porto.

Art. 3. Lo Stato sarà rappresentato al Consorzio:

1° Dal Prefetto o da un delegato del Prefetto della Provincia di Genova;

2° Dall'ingegnere del Genio civile preposto alla Direzione del servizio marittimo;

3° Dal capitano del Porto;

4° Dal Direttore della Dogana;

5° Dall'Ispettore capo del Circolo ferroviario.

La Provincia e il Comune di Genova saranno rappresentati ciascuno da un delegato scelto dai rispettivi Consigli provinciale e comunale.

Le altre Provincie interessate saranno cumulativamente rappresentate da un delegato scelto nel modo che sarà stabilito dal regolamento. Saranno rappresentati nello stesso modo gli altri Comuni interessati.

Gli armatori e i commercianti saranno rappresentati:

1° Dal Presidente della Camera di Commercio di Genova;

2° Da un commerciante eletto da ciascuna delle Camere di Commercio di Genova e delle altre Provincie interessate;

3° Da un capitano marittimo e da due armatori scelti d'accordo dal Sindaco e dal Presidente della Camera di Commercio di Genova.

Le Amministrazioni ferroviarie di cui all'articolo 2 saranno rappresentate ciascuna da un delegato.

L'assemblea potrà nominare nel suo seno un Comitato esecutivo.

Art. 4. L'elenco delle Provincie e dei Comuni direttamente interessati, con le rispettive quote di contributo, sarà approvato con Decreto ministeriale, seguendo la procedura che sarà indicata dal regolamento.

Contro tale decreto le Provincie e i Comuni potranno ricorrere al Re, secondo l'articolo 12, n. 4, della legge sul Consiglio di Stato, o alla IV Sezione del Consiglio di Stato che deciderà anche in merito secondo l'articolo 25 della detta legge.

L'elenco e le quote potranno essere modificati ogni triennio, seguendo il medesimo procedimento.

Art. 5. Fermi restando gli obblighi stabiliti dalle leggi vigenti sui contributi per le opere già eseguite e per la loro manutenzione, le Provincie direttamente interessate concorreranno alle spese complessivamente per un ventesimo dell'importo totale.

I Comuni concorreranno pure complessivamente per un altro ventesimo.

Art. 6. Al Consorzio il Governo concede la facoltà di riscuotere, per un periodo di anni sessanta, speciali diritti portuali, il di cui provento, unitamente ai contributi delle Provincie e dei Comuni e ad altri eventuali introiti, sarà destinato esclusivamente alle spese per la esecuzione e per la manutenzione delle opere indicate all'articolo 1.

Art. 7. I diritti portuali potranno essere imposti:

1. Sulle navi che arrivano nel porto, e saranno stabiliti in ragione del rispettivo tonnellaggio di registro.

Potrà variare però la loro misura a seconda del tipo della nave, della sua stazza, della durata del suo soggiorno nel porto, del genere di accosto effettuato, del genere di navigazione compiuta, della natura del suo carico e delle operazioni commerciali da essa fatte nel porto, osservando parità di trattamento per qualsiasi bandiera;

2. Sulle merci imbarcate e sbarcate e dovranno essere stabiliti in ragione del peso in tonnellate metriche, senza distinzione di provenienza o di destinazione.

Potranno variare in rapporto alla natura delle merci, al loro confezionamento o imballaggio;

3. Sui viaggiatori in arrivo od in partenza, e potranno variare secondo il loro numero e secondo l'importo del biglietto da essi pagato;

4. Sul bestiame in arrivo o in partenza, e saranno stabiliti per capo, secondo il peso di ciascun capo od anche senz'altro in ragione di peso, e potranno variare secondo le diverse specie di bestiame.

Art. 8. I diritti sopramenzionati non potranno in nessun caso eccedere la misura seguente:

1. Per le navi lire 0.20 per tonnellata netta di registro, e per ogni mese o frazione di mese di soggiorno nel porto;

2. Per le merci lire 0.50 per tonnellata;

3. Pei viaggiatori lire 1 per ogni viaggiatore, tenuto anche conto del bagaglio in arrivo o in partenza;

4. Pel bestiame lire 0.50 per capo.

I diritti sulle merci, sui viaggiatori e sul bestiame potranno essere differenti per l'imbarco e per lo sbarco.

Potranno inoltre essere stabiliti degli abbonamenti e delle riduzioni rispetto a certe categorie di navi, senza distinzione di bandiera, di viaggiatori, di merci e di bestiame, senza distinzione di provenienza o di destinazione.

Saranno in ogni caso esenti da questi diritti: le navi che non fanno operazioni di commercio, quelle di portata inferiore a 50 tonnellate di stazza netta; le merci formanti parte di un'unica spedizione inferiore ad una tonnellata; i viaggiatori trasportati a spese dello Stato, ed i ragazzi inferiori a sette anni.

Art. 9. I diritti portuali saranno imposti in base a tariffe che saranno deliberate dal Consorzio, sentite le Camere di commercio delle provincie interessate, e saranno approvate con Decreto del Ministro dei Lavori Pubblici, d'accordo con quello delle Finanze, sentito il parere del Ministero d'Agricoltura, Industria e Commercio, del Ministero della Marina e del Consiglio di Stato.

Le successive modificazioni delle tariffe stesse dovranno essere approvate con il medesimo procedimento.

Art. 10. I diritti portuali sono assimilati alle tasse marittime quanto ai modi della riscossione e quanto al procedimento e alle penalità per le contravvenzioni.

Essi saranno riscossi a cura dell'Amministrazione della dogana, e versati poi al Consorzio, nei modi stabiliti dal regolamento.

Le spese di riscossione sono a carico del Consorzio.

Art. 11. Il Consorzio avrà facoltà di contrarre prestiti, e di vincolare i proventi dei diritti portuali al pagamento degli interessi e all'ammortamento. Le deliberazioni del Consorzio che autorizza il prestito, ed il piano finanziario di esso devono essere approvate dal Governo.

Art. 12. In corrispettivo della manutenzione ordinaria e straordinaria delle opere esistenti, lo Stato pagherà al Consorzio, annualmente, una somma a corpo corrispondente alla media delle spese annuali di manutenzione occorse nel porto di Genova durante l'ultimo triennio, antecedente al giorno in cui il Consorzio comincerà a funzionare.

In tale somma a corpo saranno comprese le quote di contributo, per la manutenzione delle opere esistenti, a carico delle Provincie e dei Comuni, e tali quote resteranno invariabilmente stabilite nella misura media sopra indicata.

Dal vincolo di cui all'art. 11 sarà in ogni caso esclusa la somma a corpo suddetta.

Art. 13. Il Consorzio è sottoposto alla tutela del Governo. Questa tutela si esplica nei modi che saranno stabiliti dal regolamento, mediante l'approvazione dei progetti di massima delle opere da eseguire e dei progetti esecutivi di esse; mediante la vigilanza sull'esecuzione delle opere stesse e il controllo dei bilanci preventivi e consultivi, i quali debbono essere ogni anno trasmessi al Ministero dei Lavori Pubblici per la loro approvazione, ed infine mediante la facoltà di annullare le deliberazioni del Consorzio, riconosciute illegittime.

Art. 14. Il Governo del Re avrà in ogni tempo la facoltà di sciogliere, per gravi motivi, sentito il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, e sul conforme parere del Consiglio di Stato, l'Amministrazione del Consorzio, affidandola ad un delegato.

La detta Amministrazione dovrà però essere ricostituita, al più tardi, nel termine di due anni.

Art. 15. Per la compilazione dei progetti, e per la direzione dei lavori, il Consorzio si servirà del personale del locale ufficio del Genio civile.

Per la parte amministrativa e contabile il Consorzio si varrà dell'opera d'impiegati delegati dal Ministero dei Lavori Pubblici o da questo prescelti fra ex-impiegati governativi.

Con decreto ministeriale sarà ogni anno determinata la quota di contributo a carico del Consorzio stesso per l'impiego del detto personale.

Art. 16. I lavori straordinari che si troveranno in corso di esecuzione nel giorno in cui il Consorzio comincerà a funzionare, e gli altri che potranno essere in seguito intrapresi nei limiti dei fondi assegnati secondo la legge 30 dicembre 1892, n. 734, rimarranno a carico del Governo.

La esecuzione di detti lavori potrà però essere affidata allo stesso Consorzio, mediante il pagamento di una somma a corpo corrispondente ai fondi stanziati in bilancio per le opere medesime.

Art. 17. Le opere consegnate al Consorzio, e quelle da esso eseguite, fanno parte del Demanio dello Stato, e sono soggette alle disposizioni ad esse relative.

Art. 18. Saranno determinati dal regolamento per l'attuazione della presente legge:

1° le attribuzioni dell'Assemblea e del Comitato esecutivo del Consorzio e le norme per loro modo di funzionamento;

2° le norme secondo le quali il Consorzio deve procedere alla formazione dei progetti e alla esecuzione dei lavori;

3° le norme pel passaggio del servizio della manutenzione e di quello per le opere straordinarie in corso alla Amministrazione consorziale, nonchè quelle per la consegna dei relativi impianti e mezzi d'opera di proprietà del Governo;

4° le norme per l'impiego del personale governativo in conformità dell'art. 15.

Art. 19. Il Governo del Re, di sua iniziativa, o sulla domanda del Comune o della Camera di Commercio locale, ha facoltà di istituire un Consorzio obbligatorio, che funzionerà nel modo indicato nei precedenti articoli, in qualsiasi porto del Regno appartenente alla prima classe della seconda categoria, ove sia riconosciuta la necessità, o la grande utilità di importanti nuove opere straordinarie, della specie di quelle indicate nell'articolo 5 del testo unico 2 aprile 1885, n. 3095, o anche consistenti in binari sulle calate, tettoie, magazzini di deposito e altri impianti, intesi ad agevolare la navigazione, il carico e scarico delle merci, o il movimento dei viaggiatori.

La facoltà di cui al precedente paragrafo può essere dal Governo del Re esercitata anche nel caso nel quale si tratti di costruire nuovi porti che siano per essere assegnati alla 1ª classe della seconda categoria.

Art. 20. Perchè si possa procedere alla costituzione del Consorzio è necessario:

1° che sia dimostrato in modo evidente il vantaggio che deriverà al commercio marittimo dalla esecuzione delle opere progettate;

2° che dalle statistiche dell'ultimo decennio risulti che il movimento delle merci sbarcate e imbarcate nel porto sia in notevole aumento;

3° che, tenuto conto del movimento delle navi e del numero dei viaggiatori arrivati e partiti nell'ultimo triennio, e del tonnellaggio delle merci sbarcate ed imbarcate e dei proventi che possono conseguentemente presumersi dai diritti portuali di cui al precedente art. 6, non che d'ogni altro cespite di contributi, di concorso o d'altra entrata sul quale il Consorzio possa fare assegnamento, sia dimostrato che i mezzi non solo sono sufficienti alle spese presunte di costruzione e manutenzione delle nuove opere, ma lascino margine per un conveniente fondo di riserva.

Il Decreto Reale di costituzione del Consorzio sarà emanato sopra proposta del Ministero dei Lavori Pubblici, previo parere del Ministero delle Finanze e di quello di Agricoltura, Industria e Commercio, del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici e del Consiglio di Stato.

Art. 21. Col Decreto Reale che costituisce il Consorzio sarà anche approvato il progetto di massima delle opere che sono occasione alla costituzione del Consorzio stesso.

Si seguiranno, in tutto il resto, le norme ed i procedimenti indicati nei precedenti articoli.

UNIONE DELLE FERROVIE ITALIANE D'INTERESSE LOCALE

Come abbiamo preannunciato, l'Assemblea Generale delle Strade Ferrate di interesse locale si è tenuta in quest'anno il 27 maggio, ora scorso, in Napoli.

Erano rappresentate queste Società: Appennino Centrale, Centrale Canavese, Economiche Biellese, Fossano-Mondovì, Modena-Mirandola, Modena-Vignale, Napoli-Nola-Baiano, Napoletane, Nord-Milano, Novara-Seregno, Palazzolo-Paratico, Poggibonsi-Colle Valdelsa, Reggio Emilia, Suzzara-Ferrara, Ticino, Torino Ciriè-Lanzo, Valle Seriana, Venete, Verona-Caprino-Garda.

L'Assemblea fu presieduta dall'egregio cav. Campiglio e le funzioni di segretario furono affidate all'attivissimo ing. cav. Thonet.

Procedutosi alla elezione del Comitato furono rieletti i signori: ing. comm. Pellegrini, ing. cav. Campiglio, ing. Locatelli e ing. Camis, cessanti di carica per compiuto biennio, nonchè il cav. ing. Coppola in sostituzione del defunto cav. ing. Giulio Pesaro.

L'Assemblea discusse poscia ampiamente il memoriale da inviarsi al Ministero pel progetto di legge sulle ferrovie economiche e relative modificazioni da introdursi in quello già votato dal Senato.

Uno degli argomenti più importanti fu quello della tassa di bollo sui biglietti, la quale applicata nella misura fissa di 5 centesimi, grava in modo eccessivo sui brevi percorsi e specialmente sulle classi più povere.

E l'Assemblea propose la soluzione di questo importante problema deliberando di non domandare la soppressione o una modificazione di tassa che potesse causare all'erario una perdita di introito, o anche solamente il pericolo di una diminuzione, ma di domandare una modificazione che non porti sbilancio alcuno per l'erario ed anzi possa apportare degli aumenti di provento.

L'Assemblea deliberò dunque di richiedere che alla tassa di bollo fissa venga sostituito un aumento nella tassa sui trasporti dei viaggiatori nella misura stessa che ora risulta, dividendo l'intero prodotto delle tasse di trasporto dei viaggiatori sulle ferrovie italiane per l'attuale prodotto della tassa di bollo sui biglietti dei viaggiatori e che dai calcoli risulta corrispondere a qualche cosa meno del 2 per cento.

La medesima questione della tassa di bollo fissa richiamò già l'attenzione di altri Stati europei e si provvide appunto convertendola in una tassa proporzionale sui trasporti.

In Italia se ne sono occupate le Camere di commercio le quali emisero voti favorevoli alla conversione della tassa fissa in una tassa proporzionale. Anche la Camera di commercio di Napoli mediante pratiche fatte dal cav. Coppola e benevolmente accolte dal commendatore Petriccione inviò al Ministero un motivato voto per la conversione predetta.

Il Collegio degli ingegneri di Milano in uno studio e relazione sulle proposte di riduzioni e semplificazioni di tariffe sottoposte al Collegio dall'illustre prof. Loria, concluse come *nessun ribasso di tariffe per le brevi distanze potrebbe efficacemente esser tentato in Italia fino a tanto che sussista l'attuale tassa di bollo sui biglietti.*

L'Assemblea espletò interamente il suo ordine del giorno discutendo ampiamente su diverse questioni di indole tecnica ed amministrativa, e dopo aver stabilito che la nuova Assemblea nel 1897 dovrà tenersi nella città di Biella inviò a S. E. il Ministro dei Lavori Pubblici il seguente telegramma:

« Assemblea Generale Unione Ferrovie interesse locale nel ritenere urgente promulgazione nuova legge ferrovie economiche, interessa vivamente V. E. onde voglia tener conto suoi voti e proposte ».

La mattina del successivo 29 i congressisti fecero una gita sulla Napoli Nola Baiano esaminandone l'organizzazione dei diversi servizii, ed ebbero le più lusinghiere parole pel loro collega cav. Coppola che ne è il direttore e pel personale da lui dipendente.

ASSOCIAZIONE TRAMVIARIA ITALIANA

Assemblea Generale.

La Presidenza dell'Associazione ha diramata alle Società affigliate la seguente circolare:

Milano, il 1° giugno 1896.

Onorevole Società,

Abbiamo l'onore di partecipare che l'Assemblea generale della nostra Associazione avrà luogo in Bologna, nei giorni 25-26-27 e 28 giugno corrente, per discutere sugli oggetti figuranti all'Ordine del giorno qui annesso.

Preghiamo di indicarci al più presto possibile, ed in ogni modo non più tardi del giorno 20 corrente, la o le persone (Art. 20 dello Statuto) designate a rappresentarla a tale Assemblea, e dirci se occorrerà munirle della carta di riconoscimento necessaria per ottenere, dalle Società ferroviarie, il ribasso sui prezzi di trasporto, cioè: del 30 0[0 sui percorsi non superiori a 100 kilometri — del 35 0[0 da 101 a 200 kilometri — del 40 0[0 da 201 a 300 kilometri — del 45 0[0 da 301 a 400 kilometri — da 50 0[0 da 401 ed oltre kilometri.

In caso di impedimento del di lei Delegato, preghiamo vivamente di affidare la rappresentanza della di lei Società al Delegato di altra Società.

Colla massima considerazione,

Il Segretario G. KESSELS.

Il Presidente Ing. G. BIANCHI.

Ordine del Giorno.

1. Relazione del Comitato sull'Esercizio 1895-96 ed approvazione del Bilancio consuntivo.
2. Nomina dei membri del Comitato, in sostituzione dei signori: ing. comm. G. Bianchi — ing. cav. E. Radice — ing. G. Churchward — ing. F. Locatello — ing. cav. C. Thonet — cav. E. Vilers, cessanti di carica e rieleggibili.
3. Fissazione del contributo delle Società per l'Esercizio 1896-97.
4. Scelta della Città in cui dovrà tenersi l'Assemblea del 1897.
5. Modificazioni all'articolo 8 dello Statuto (1).
6. Trazione elettrica applicata alle Tramvie. (Relatore: ingegnere cav. E. Radice).
7. Conservazione delle traverse; mezzi per la sua pratica attuazione. (Relatori: ing. cav. Thonet e ing. G. Rigoni).
8. Sistemi diversi dei biglietti viaggiatori in uso sulle Tramvie ed inconvenienti ai quali essi hanno dato luogo. Sistemi di controllo con biglietti e cedole. (Relatore: ing. G. Churchward).
9. Trasporto dei piccoli colli sulle Tramvie. Carte di trasporto, ecc. (Relatore: ing. cav. F. Locatello).
10. Biglietti a serie. Abbonamenti ordinari. Abbonamenti scolastici. Abbonamenti speciali per operai, comitive, ecc. ecc. (Relatore: ing. Civile).
11. Comunicazioni diverse.

(1) Articolo 8 dello Statuto.

Testo attuale. — Il Comitato nominerà nel proprio seno un Presidente, un Vice-Presidente ed un Segretario.

Testo modificato. — Il Comitato nominerà nel proprio seno un Presidente, un Vice-Presidente ed un Segretario generale.

Esso nominerà pure un Segretario-Tesoriere che sarà retribuito.

CRONACA PARLAMENTARE
delle FERROVIE e dei LAVORI PUBBLICI

Camera dei Deputati.

Progetti di Legge. — *Inchiesta ferroviaria.* — È stata distribuita alla Camera la relazione sul progetto di legge relativo all'inchiesta ferroviaria.

La relazione è lavoro del deputato Sanguinetti, che tocca tutte le questioni riflettenti la gestione delle Società ferroviarie, ed il trattamento fatto al personale.

Il disegno di legge, modificato dalla Commissione parlamentare, è del seguente tenore:

Art. 1. — È ordinata un'inchiesta sulla gestione delle Società esercenti le reti ferreviarie Adriatica, Mediterranea e Sicula.

L'inchiesta si aggirerà sull'intiera gestione amministrativa, finanziaria, tecnica, e sul trattamento fatto al personale ferroviario.

Art. 2. — L'inchiesta sarà fatta da una Giunta composta di quindici membri, dei quali sei, saranno nominati dal Senato del Regno, sei, dalla Camera dei deputati, e tre, con decreto reale, su proposta del Ministro dei lavori pubblici, sentito il Consiglio dei ministri.

Art. 3. — La Giunta eleggerà, fra i suoi membri, il proprio presidente; e potrà dividersi in Sotto Giunte, ciascuna delle quali eleggerà pure tra i suoi membri il proprio presidente.

Art. 4. — La Giunta presenterà ai presidenti delle due Camere ed al Governo:

a) entro un anno dalla sua costituzione, la relazione sul trattamento fatto al personale ferroviario;

b) entro due anni dalla sua costituzione, la relazione sulle rimanenti parti del servizio.

Art. 5. — Per far fronte alle spese dell'inchiesta, è inscritta nella parte straordinaria del bilancio dei lavori pubblici per ciascuno degli esercizi 1896-97 e 1897-98, la somma di lire 30,000 col titolo: *Spesa per l'inchiesta sulla gestione delle tre Reti ferroviarie.*

ATTI UFFICIALI
concernenti le FERROVIE ed i LAVORI PUBBLICI

Nomina di Commissione per l'acquedotto pugliese — Il Ministro dei Lavori Pubblici ha decretato:

Articolo 1° — È nominata una Commissione per esaminare e proporre:

1. I provvedimenti che lo Stato possa adottare per venire in aiuto di quelle opere di pubblico interesse le quali non consistendo in prosciugamenti e colmate, abbiano per iscopo un grande miglioramento igienico associato ad un rilevante vantaggio agricolo;

2. I provvedimenti tecnici, finanziari ed amministrativi che, in ordine al sopraindicato scopo, valgano a risolvere la questione delle acque potabili di irrigazione nelle Puglie, in modo da assicurare vantaggi proporzionati ai bisogni e alla entità della spesa.

Articolo 2° — La Commissione sarà così composta:

Presidente: Cremona comm. prof. Luigi, senatore del Regno;

Vice-presidente: Cadolini comm. ing. Giovanni, deputato al Parlamento;

Membri: Vigoni nob. uff. Giulio, senatore del Regno; Balenzano avv. Nicola; Pavoncelli comm. Giuseppe; De Nicolò avv. Nicolò; Giusso conte Girolamo; Imbriani Poerio Matteo Renato; Rava commendatore prof. avv. Luigi; Ricci march. ing. Vincenzo; Trinchera comm. prof. Francesco, deputato al Parlamento; il direttore della Sanità pubblica; il direttore generale dell'Agricoltura; il direttore generale delle Opere idrauliche; il direttore generale del Tesoro; Natalini comm. Pompeo, ispettore del Genio Civile; Solinas Cossu avv. cav. Giovanni, direttore-capo di divisione nella Direzione generale del demanio.

Segretari: Teglio avv. cav. Vittorio, capo sezione nel Ministero dei Lavori Pubblici; Pasini Pietro, ingegnere del Genio Civile.

Articolo 3° — La Commissione nel formulare le sue proposte risponderà all'unito questionario (Allegato A) ed esaurirà il proprio mandato nel termine di sei mesi dalla data del presente decreto.

INFORMAZIONI PARTICOLARI
DEL *MONITORE*

Progetti presentati alla Camera.

(*Ferrovia del Sempione — Aumento sovvenzione chilometrica*).

Come abbiamo annunziato nel precedente numero, fu distribuito dal Ministro degli Esteri alla Camera il progetto di legge pel trattato ed atti di concessione nella costruzione della ferrovia attraverso il Sempione, e dal Ministro dei Lavori Pubblici il progetto di legge per l'aumento della sovvenzione chilometrica alle ferrovie da lire 3000 a 4000.

Ci manca ora lo spazio anche per solo riassumere la Relazione e pubblicare i progetti di legge. Ci riserviamo di farlo ad un prossimo numero.

><

Società della Ferrovia del Gottardo.

Il Consiglio d'Amministrazione della Ferrovia del Gottardo, riunitosi sabato scorso a Lucerna, risolvette di distribuire agli azionisti un dividendo del 7.4 per cento e fr. 200,000 agli Stati sovventori per la costruzione della ferrovia, portando fr. 238,241.35 in conto nuovo.

Il comm. Massa annunziò al Consiglio il decesso del senatore Allievi, membro del Consiglio.

Con elevata parola enumerò i meriti speciali che l'Allievi si era acquistati fino dall'origine per questa importante via internazionale del traffico europeo. Il Consiglio, commosso, espresse il suo dolore con unanime deliberazione di inviare condoglianze alla famiglia, di farsi rappresentare da uno dei consiglieri e da un direttore, con l'incarico di deporre sul feretro, in nome della Società, una corona di fiori.

><

La Conferenza per l'Unità tecnica delle Ferrovie.

Sappiamo che la Legazione Svizzera in Roma ha partecipato, a nome del suo Governo al Ministero, che la nuova Conferenza sull'Unità tecnica delle Ferrovie, che doveva riunirsi in questa primavera a Berna, è stata aggiornata, avendo uno degli Stati dell'Unione espresso il voto che venga scelta un'epoca più lontana per la riunione di essa, poichè lo studio degli argomenti da discutere ed i lavori preparatorii necessari esigono molto tempo.

Il Governo Federale, pertanto, tenuto conto di tale voto, non ha ancora fissato il giorno di apertura della Conferenza, che spera però possa aver luogo verso la fine del corrente anno.

><

Il Lussemburgo e la Convenzione di Berna.

Siamo informati che anche i Governi di Danimarca e del Lussemburgo hanno deliberato di aderire alle convenzioni firmate a Berna nel maggio 1886 per l'unità tecnica delle Strade ferrate e per la chiusura dei carri ferroviari vincolati in dogana.

><

Commissione per esaminare il progetto di lavori complementari per il porto di Spezia.

Il giorno 18 maggio p. p. si è adunata in una sala del Casino Civico di Spezia la Commissione speciale incaricata di dare il proprio voto sul progetto di lavori complementari pel porto di Spezia. All'adunanza presero parte i signori:

Cav. uff. Francesco Cesareni, ispettore del Genio Civile;

Comm. Giovanni Battista Paita, sindaco di Spezia;

Comm. Giovanni Sturlese, rappresentante la Camera di Commercio ed Arti di Genova;

Signor Guasso Ernesto, tenente di vascello, e Ceppi cav. Francesco, capitano di porto, rappresentanti l'Amministrazione marittima;

Cav. ing. Gino della Rocca, R. ispettore-capo del Circolo ferroviario di Firenze;

Cav. Emilio Ovazza, delegato a rappresentare il servizio del movimento e traffico alle Ferrovie del Mediterraneo;

Comm. Pietro Giaccone, ing.-capo dell'Ufficio del Genio Civile di Genova;

Cav. Silvio Bianchi, ingegnere del Genio Civile, redattore del progetto.

Esaurita la discussione, il Presidente ha posto ai voti la seguente deliberazione, che è stata approvata all'unanimità:

1. Che siano da approvarsi i proposti lavori di ampliamento del molo sbarcatoio, colle altre opere in rilevato, e formazione del piazzale sulla calata, gl'impianti ferroviari dell'illuminazione dell'acquedotto, giusta il progetto esaminato;

2. Che per ora sia il caso di limitare l'impianto di gru a due sale a vapore, una fissa della portata di 20 tonnellate, da collocarsi all'estremità sud della banchina del molo sbarcatoio, ed una mobile della portata di 6 tonnellate, da collocarsi sul binario di sponda dello stesso molo, il quale binario sarà disposto in modo da potersi a suo tempo includere nel binarione per la gru a tipo elevato;

3. Che il risparmio di opera realizzabile in seguito alla sostituzione di queste due gru all'impianto elettrodinamico, proposto in progetto, abbia da riservarsi sia per opere di maggior protezione dello specchio acqueo per garantirne la tranquillità in qualunque tempo, sia per opere di sviluppo o di completamento, prendendo consiglio dall'esperienza quanto alla natura e modalità di tali opere.

><

Per una ferrovia nella provincia di Pesaro.

Siamo informati che l'Amministrazione provinciale di Pesaro ha rivolto vive istanze al Ministero dei Lavori Pubblici, affinchè si provveda alla costruzione di una linea ferroviaria che, percorrendo la valle del Foglia, congiunga il Capoluogo della Provincia, il Capoluogo del Circondario d'Urbino e si spinga fino a Macerata Feltria, inoltrandosi nel cuore della Provincia e congiungendone le parti più lontane ed allacciando a metà del percorso la Urbino-Sant'Arcangelo-Fabriano col litorale.

><

Onorificenza nella Mediterranea.

Siamo lieti di poter annunziare che il cav. ing. Riccardo Bianchi, reggente l'Ispettorato principale del Movimento e Traffico in Milano, è stato testè promosso, dietro proposta del Ministro dei Lavori Pubblici, a Commendatore della Corona d'Italia, per speciali benemerenze e distinti servigi nei lavori della Commissione per lo studio dei provvedimenti necessari a soddisfare i bisogni del Traffico nel Porto di Genova. Congratulazioni all'egregio funzionario.

><

Nuove costruzioni dell'Adriatica.

(*Stato dei lavori al 1° aprile 1896*).

I. — Linea Lecco-Colico (In esercizio).

Continuano i lavori di completamento e sistemazione della linea.

II. — Linea Rocchetta Melfi-Potenza.

Tronco Rocchetta-Rionero (In esercizio). — Si lavora continuamente in opere di sistemazione e consolidamento.

Tronco Rionero-Potenza. — a) Movimenti di materie. — Parte eseguita in rialzo m³ 358,630; in iscavo m³ 334,900. Totale m³ 693,530. Parte da eseguirsi: in rialzo m³ 213.320; in iscavo m³ 211.480. Totale m³ 424,800. Movimento complessivo m³ 1,118,330. Il lavoro fatto corrisponde a 62[100 del totale, con l'aumento di 7[100 nel quantitativo del mese precedente. Si sono iniziati nel mese i 7 lotti dal 37 al 43.

b) Opere d'arte. — Cominciati gli scavi in 7 viadotti ed in 3 acquedotti, lavoro che non influisce sulla percentuale: si ritiene quindi i 56 0[0 del totale, come nel mese precedente.

c) Gallerie. — Si sono iniziate nel mese 4 gallerie: Spine, Feliciosa, Agromonte, Ceraso, e si è proseguito il lavoro in altre 4. Nell'insieme si hanno 5 gallerie ultimate, della lunghezza complessiva di m. 4111; 9 in costruzione, della lunghezza complessiva di m. 5440, di cui eseguiti m. 2956; 3 non iniziati, della lunghezza complessiva di m. 401. Il lavoro fatto corrisponde a 77[100 del totale, con un aumento di 5[100 sul quantitativo del mese precedente.

d) Stazioni. — Iniziati gli scavi di sbancamento nel fabbricato viaggiatori in stazione di Potenza Superiore, ed eseguiti pochi lavori di finimento nei fabbricati della stazione di Lagopesole. Si hanno 3 stazioni coi fabbricati ultimati, una coi fabbricati in corso di costruzione ed in una iniziati gli scavi. Soppressa la fermata di Castello di Lagopesole. Lavoro eseguito 67[100 del totale.

e) Case cantoniere. — Eseguite nel mese le murature di fondazione della cantoniera progressiva 66.312; nessun lavoro nelle altre. Si ritiene la percentuale 89[100 del mese precedente.

f) Passaggi a livello. — Come il mese scorso 60[100.

g) Opere di consolidamento. — Ultimate 40, in costruzione 20. Nel mese lavorato m. 8.

h) Armamento: Parte fatta: Massicciata, 1° strato ml. 11.030. Massicciata, 2° strato ml. 1915. Posa ml. 2870.

III. — Linea Rocchetta Melfi-Gioia (In esercizio).

IV. — Linea Sulmona-Isernia.

Tronco Sulmona-Cansano (In esercizio).

Tronco Cansano-Isernia. — a) Movimenti di materie. — Parte eseguita: in rialzo m³ 1,283,425; in iscavo m³ 841,719. Totale m³ 2,125,144. Parte da eseguirsi: in rialzo m³ 188,080; in iscavo m³ 103,090. Totale m³ 291,070. Movimento complessivo m³ 2,416,314. Il lavoro fatto corrisponde a 88[100 del totale, coll'aumento di 1[100 sul quantitativo del mese precedente.

b) Opere d'arte. — Si è lavorato un poco in 3 opere maggiori, e si è ultimato un acquedotto: lavoro che non influisce sensibilmente sui quantitativi del mese precedente; si hanno quindi opere ultimate 223, in costruzione 77, da iniziarsi 41. Lavoro eseguito 83[100 del totale.

c) Gallerie. — Si è lavorato nel mese in 5 gallerie. Si hanno nell'insieme 32 gallerie ultimate, della lunghezza complessiva di m. 19,482; 6 in costruzione, della lunghezza complessiva di metri 1368, di cui eseguiti m. 1182. Il lavoro fatto corrisponde a 99[100 del totale, con un aumento di 1[100 sul quantitativo del mese precedente.

d) Stazioni. — Eseguite nel mese le murature del fabbricato cessi in stazione di Carpinone, e parimenti nel fabbricato viaggiatori di Pettoranello rimangono quindi i quantitativi del mese precedente: 4 stazioni con i fabbricati ultimati, 11 con i fabbricati in corso di costruzione. Lavoro eseguito 69[100 del totale.

e) Case cantoniere. — Pochi lavori di finimento alla cantoniera progressiva 104.809. Si ritengono gli stessi quantitativi del mese precedente: case ultimate 67, in corso di costruzione 27, non iniziate 3. Lavoro fatto 90[100 del totale.

f) Passaggi a livello. — Eseguiti per 55[100.

g) Opere di consolidamento. — Si è lavorato solo alla fognatura progressiva 122.549. Nell'insieme si hanno: 72 ultimate, in costruzione 3.

h) Armamento. — Parte eseguita: Massicciata, 1° strato ml. 61,700. Massicciata, 2° strato ml. 21,106. Posa ml. 26,500.

V. — Linea Barletta-Spinazzola (In esercizio).

><

Ferrovie della Rete Adriatica.

(*Fornitura di materiale rotabile*).

La Società delle Strade Ferrate Meridionali ha indetto una gara pel giorno 19 giugno 1896 per la fornitura del seguente materiale mobile, cioè:

5 carrozze di 1ª classe	serie	AARN^c a corridoio.
5 » 2ª »	»	BBRN^{vc} »
10 » 3ª »	»	CCRN^v a passaggio centrale.
6 bagagliai	»	D^v a 2 compartimenti.
36 carri chiusi	»	F^{vc} divisi in due lotti eguali.
60 carri scoperti a sponde alte	»	M divisi in tre lotti eguali.

(*Gara aggiudicata*).

Il giorno 21 del mese di maggio p. p., in Ancona, presso la Direzione dei lavori per le Ferrovie Meridionali ebbe luogo la gara ad asta pubblica per l'appalto dei lavori relativi alla fornitura di una piattaforma, di due serbatoi e di due colonne idrauliche per la nuova stazione al Campo di Marte in Firenze. Quattro Ditte hanno presentato offerte di ribasso, ed i lavori sono stati provvisoriamente aggiudicati alla Società Nazionale delle Officine di Savigliano, col ribasso del 17.30 0[0 sui prezzi della tariffa.

(*Progetti, preventivi, ecc., presentati all'approvazione governativa*).

La Direzione Generale per le Strade Ferrate Meridionali ha sottoposto alla approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici:

1. La proposta dei lavori occorrenti per rialzare la scogliera a difesa della ferrovia *Verona-Ala*, fra i chilometri 22.938.30 e 23.001. La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 1200;

2. I contratti stipulati per provvista di materiale rotabile con le seguenti Ditte:

a) Colla Ditta Miani, Silvestri e Comp. di Milano, per la fornitura di 2 carrozze-salone, di 2 carrozze miste di 1ª e 2ª classe con freno, e di 6 carri a bagaglio;

b) Colla Ditta-Società di costruzioni meccaniche di Saronno per la provvista di 40 carri scoperti a sponde alte senza freno;

c) Colla Ditta-Società Nazionale delle Officine di Savigliano per la fornitura di 16 carrozze di 2ª classe, di cui 8 con freno e 8 senza freno;

d) Colla Ditta Fratelli Diatto di Torino, per la provvista di 7 carrozze di 3ª classe con freno e di 39 carri coperti, pure con freno;

i) Colla Ditta A. Grondona, Comi e Comp. di Milano, per la fornitura di 6 carrozze di 1ª classe con freno e 40 carri coperti a sponde alte, pure con freno;

3. La proposta di lavori di sottomurazione alla testata verso Firenze e di prolungamento del muro di sponda del torrente Pergine e di sostegno della ferrovia, al chilom. 245.377.40 della linea *Orte-Chiusi-Firenze*. Spesa preventivata L. 960;

4. La proposta per difendere la Ferrovia Firenze-Pistoia contro le corrosioni del torrente Pescia, fra i chilometri 59.335.65 e 59.362.17, da Firenze, della linea *Firenze-Pistoia-Pisa*. Spesa preventivata L. 2500;

5. La proposta per eseguire alcune riparazioni dei ponticelli della ferrovia da *Viterbo ad Attigliano*, con annesso preventivo di spesa di L. 1300;

6. Il preventivo della spesa di L. 410, occorrente per provvedere all'esplorazione della falda montana, fra i chilom. 23.400 e 27.310 della linea *Monza-Calolzio*, ed all'abbattimento dei massi instabili;

7. La proposta per il rifacimento in acciaio di m. 1704 di binario in ferro, tipo meridionale, fra i chilom. 17.201 e 18.905 della linea *Bari-Taranto*. Spesa occorrente per l'esecuzione delle opere L. 11,570, non compreso il materiale metallico di armamento, il cui valore è previsto in L. 29,215.03. Lavori da eseguire in economia.

><

Ferrovie del Mediterraneo.

(*Progetti, preventivi, ecc., presentati all'approvazione governativa*).

L'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici:

1° il progetto per il rifacimento in acciaio di m. 440 di binario in ferro, modello R^3 nella *Stazione di Milano-Porta Sempione*. La spesa all'uopo occorrente ammonta a L. 2760, oltre il valore dei materiali metallici di armamento in L. 7999.20. All'esecuzione delle opere si propone di provvedere in economia;

2° il preventivo della spesa di L. 540 occorrente per provvedere al ricambio di diverse travi in legno alle armature provvisorie del ponte in ferro sul fosso Reale al km. 321.715 della linea *Roma-Pisa*, tronco Collesalvetti-Pisa;

3° il progetto dei lavori occorrenti per provvedere all'abbassamento dei binari in corrispondenza all'arcata centrale del Cavalcavia Lodi in stazione di *Milano Porta Romana*. Spesa preventivata L. 666.50;

4° il progetto di parziale ricostruzione della chiusura della stazione di Montalbano Jonico, lungo la ferrovia da *Taranto* a *Reggio*, con annesso preventivo di spesa di L. 750;

5° il progetto per l'impianto di un terzo binario in stazione di Rapallo lungo la ferrovia *Genova-Pisa*. La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 78,619.80, ivi comprese L. 10,419.80 rappresentanti il valore del materiale metallico di armamento. Le opere necessarie, comprese in progetto, da eseguirsi a contratto sono preventivate dell'importo di L. 40,000. L'approvazione del progetto dovrebbe valere anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le espropriazioni;

6° il progetto di lavori di sistemazione degli scoli d'acqua nella trincea ai km. 148.043-148.387 tra le stazioni di Aquino e di Cassino, nella ferrovia *Roma-Napoli* con annesso preventivo di spesa di L. 6300;

7° il preventivo della spesa di L. 530 occorrente per provvedere a lavori di ristauro del ponticello della luce di m. 2.20 alla progressiva 3.593 della linea *Alessandria-Piacenza;*

8° i contratti per fornitura di materiali metallici di armamento stipulati colle seguenti Ditte:

a) colla Ditta Società Alti Forni, Fonderie ed Acciaierie di Terni per la fornitura di tonnellate 1689 di rotaie di acciaio fuso *Martin-Siemens*, per armamento di primo tipo, della lunghezza di m. 12;

b) colla Ditta Miani-Silvestri e C. di Milano per la fornitura di n. 650 cuscinetti di ghisa per armamento modello D, del peso totale approssimativo di kg. 9800;

c) colla Ditta G. B. Gillet di Sestri per la provvista di n. 12,500 arpioni ordinari di ferro per armamento mod. 2, del peso totale approssimativo di kg. 5000;

d) colla Ditta Filippo Tassara e figli di Voltri per la fornitura:

I. di n. 10,000 stecche d'acciaio dolce a corniera per armamento di primo tipo con rotaie da m. 12 del peso totale approssimativo di kg. 80.000;

II. di n. 60,000 piastre di ferro colato intermedie a fori circolari per armamento di primo tipo con rotaie di m. 12 del peso totale approssimativo di chilogrammi 120,000;

III. di n. 22,000 chiavarde in ferro a becco con rosetta per armamento primo tipo, e n. 1500 chiavarde con rosetta da mm. 20 per armamento, mod. R[3], del peso totale approssimativo di kg. 18,260;

e) colla Ditta Macchi-Izar e C. di Milano per la fornitura:

I. di n. 13,000 arpioni ordinari di ferro per armamento di primo tipo, del peso totale approssimativo di kg. 5200;

II. di n. 20,300 chiodi ordinari in ferro, di cui: 18,500 per armamento mod. D, del peso totale approssimativo di kg. 7700 e n. 1800 per armamento modello R 1, del peso totale approssimativo di kg. 900;

III. di n 50,000 caviglie a vite mordente in acciaio da m. 0.13 di lunghezza, esclusa la testa, per armamento di primo tipo, del peso totale approssimativo di kg. 60,000;

IV. di n. 8500 chiavarde in ferro con rosetta a testa sferica da mm. 25, per armamento mod. n. 2; di n. 30,000 chiavarde in ferro con rosetta da mm. 20, per armamento mod. D; di n. 8000 chiavarde in ferro con rosetta da mm. 22 per armamento mod. R. 4 e n. 15,500 chiavarde con rosetta in ferro da mm. 21, per armamento mod. L. 5, il tutto del peso totale approssimativo di chilogrammi 28,400.

><

Ferrovie della Sicilia.

(Progetto di lavori sulla linea Palermo-Porto Empedocle).

La Direzione generale delle Strade Ferrate della Sicilia ha sottoposto all'approvazione superiore il progetto per il prolungamento della fogna secondaria *A.*, facente parte dei lavori di consolidamento della frana detta di Ficamara fra i km. 65.500 e 66.500 della ferrovia da *Palermo* a *Porto Empedocle*. La spesa occorrente per questo nuovo lavoro ascende a L. 39,200.

(Progetti, preventivi, ecc. presentati all'approvazione governativa).

La Direzione generale per le Strade Ferrate della Sicilia ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei lavori pubblici:

1° la proposta per il rifacimento in acciaio di taluni binari secondari delle stazioni di *Villarosa*, *Castrogiovanni*, *Leonforte*, *Raddusa* e *Catania*. La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 16,852.96, escluso il valore dei materiali metallici di armamento;

2° il preventivo della spesa di L. 777.01 occorrente per provvedere alla costruzione di un cunicolo di scolo per le acque dei lavandini delle cucine del fabbricato viaggiatori della stazione di Santa Caterina, nella linea *Bicocca-Canicatti-Caldare*;

3° la proposta per la costruzione di n. 9 garette pentagonali lungo le ferrovia *Messina-Patti-Cerda*, con annesso preventivo di spesa di L. 2567.84;

4° il preventivo della spesa di L. 1173.96 occorrente per provvedere all'impianto in *stazione di Catena-nuova* del ponte a bilico da 30 tonnellate che trovasi in opera nella stazione di Vizzini, e per l'impianto in quest'ultima del ponte inutilizzato in stazione di Villarosa.

(Percorrenza del materiale rotabile durante il 4° trimestre 1895).

Diamo nel seguente prospetto la indicazione della percorrenza, sulla Rete ferroviaria Sicula, delle locomotive, delle carrozze, dei carri a bagaglio e dei carri da merci durante il quarto trimestre dell'anno 1895:

Locomotive	km.	921,657
Carrozze	»	2,834,240
Carri da bagaglio . . .	»	825,838
Carri da merce	»	6,642,195
Carri in servizio cumulativo	»	41,781

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato, in due recenti adunanze, ha dato il suo parere favorevole sui seguenti affari riguardanti il servizio delle Strade Ferrate:

1° sugli atti di collaudo e di liquidazione finale del secondo gruppo di lavori appaltati alla Impresa V. Lami per l'ampliamento della stazione di San Zeno Falzano, lungo la ferrovia da Cremona a Brescia;

2° su di un atto di transazione concordato colla Impresa Papa allo scopo di definire le vertenze sòrte in ordine ai lavori dalla medesima eseguiti per la sistemazione della frana a monte della stazione di Spezia, lungo la strada ferrata da Genova a Pisa;

3° sugli atti di collaudo e di liquidazione finale dei lavori eseguiti dall'Impresa Jamoretti per l'ampliamento della stazione di Acqui, lungo la Ferrovia Genova-Ovada-Acqui-Asti;

4° circa l'applicabilità della multa contrattuale a carico dell'Impresa Menegas e Vienna per l'avvenuto ritardo nell'esecuzione dei lavori di consolidamento del ponte in legname sul fiume Lamone lungo la linea Ferrara-Ravenna-Rimini.

Il Consiglio di Stato:

Ha ritenuto che, anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le espropriazioni, possa approvarsi il progetto compilato dall'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo riguardante la trasformazione del ponte a travate metalliche sul vallone Acquabona lungo la ferrovia Savona-Bra in un ponte con archi in muratura, i cui lavori dovrebbero affidarsi all'Amministrazione predetta a rimborso di spesa, la quale vi provvederebbe mediante licitazione privata, ai termini dell'articolo 65 del capitolato d'esercizio;

Ha ritenuto che, pure agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le espropriazioni, possa approvarsi il progetto presentato dalla Direzione generale per le Strade Ferrate Meridionali per la sistemazione dello scolo delle acque lungo il rilevato ferroviario della linea Bologna-Verona, dal sottovia della strada della Lungara presso al Bivio Reno al fiume Reno, sotto-corrente al ponte della ferrovia.

><

Tariffe ferroviarie italiane.

La Direzione Generale per le Ferrovie Meridionali ha sottoposto alla superiore approvazione una proposta per la proroga per un altro anno, e cioè fino a tutto il mese di maggio 1897, della tariffa eccezionale n. 1003 P. V. pel trasporto del vino comune guasto e di uva pigiata, provenienti da viti peronosporate, destinati alla distillazione.

—

L'Adriatica ha sottoposto, con parere favorevole, alla Superiorità una domanda della Direzione dell'esercizio della Ferrovia Suzzara-Ferrara, intesa ad ottenere il rinnovo puro e semplice, per un altro anno, della convenzione scaduta il 30 aprile u. s., relativa ai trasporti di carbon fossile da Venezia, per Ferrara, a Sermide, approvata nell'aprile del 1895.

—

Il Ministero del Tesoro, d'accordo con quello delle Finanze, ha dato il suo nulla osta:

a) Alla rinnovazione per un altro anno, a datare dal 1° del corrente anno ed alle medesime condizioni di prima, della concessione di cui fruiva la Ditta Redaelli, fratelli, per i suoi trasporti di pietrisco da Lecco a Maggianico, per Usmate, Arcore, Monza, Sesto San Giovanni, Macherio, Seregno, Rogoredo, Milano P. C. e Bovisa;

b) Alla rinnovazione per un altro anno, a decorrere dal 5 maggio p. p. ed alle stesse condizioni di prima, della concessione già fatta alla Ditta Guazzoni di Milano pel trasporto di pietrisco da Valmadrera a Maggianico.

—

È in corso un decreto dei Ministri dei Lavori Pubblici e di Agricoltura, Industria e Commercio, col quale viene approvata una modificazione dell'art. 108 delle tariffe e condizioni di trasporti, proposta dall'Amministrazione delle Strade Ferrate Meridionali anche a nome e per conto del Mediterraneo e della Sicilia, e relativa alla sovratassa nei casi di rispedizioni di merci.

IL SENATORE ALLIEVI

Ai brevi cenni che, stante la ristrettezza del tempo, abbiamo dato nell'ultimo numero dell'illustre e rimpianto senatore Allievi, facciamo seguire alcune note illustrative che ne completano la nobile figura di lavoratore e di patriota:

Il senatore Allievi ebbe umili natali presso Milano il 29 febbraio 1824, e fece gli studi ginnasiali e liceali in Milano, gli universitari a Pavia, donde uscì laureato in legge nel 1846.

Privato docente di giurisprudenza a Milano negli anni che precedettero il 1848, prese parte attiva alla preparazione del movimento nazionale.

Durante il Governo Provvisorio di Milano scriveva con Romolo Griffini la *Voce del Popolo*, periodico di tendenze mazziniane, ed ebbe dal Governo Provvisorio incarichi di carattere politico.

Rioccupata Milano dagli Austriaci, riparò in Firenze, ove fu uno dei direttori del giornale *La Costituente*, organo attivo della emigrazione lombarda, al quale collaboravano Tenca, Visconti-Venosta ed altri.

Dopo il 1849, rientrato in Milano in seguito all'amnistia, prese parte alla fondazione del celebre *Crepuscolo*, diretto da Carlo Tenca, organo della resistenza lombarda al dominio austriaco; e ne fu attivo collaboratore per la parte economica, mentre continuava la privata docenza di materia legale.

In occasione dei moti del 6 febbraio 1853 si separò con altri patriotti dal partito mazziniano, contribuendo a formare con essi un nuovo partito con programma di annessione alla Monarchia di Savoia.

Segretario Generale della Società d'Incoraggiamento, associazione di economisti con intenti politici, scrisse di materie economiche, e fra l'altro, importanti monografie sulla Cassa di Risparmio di Milano, e su questioni monetarie. Compromesso con la polizia austriaca per un discorso pronunciato alla solennità patriottica dei funerali di Emilio Dandolo nel febbraio 1859, fuggì a Torino, ove fu addetto al Gabinetto di Cavour. Dopo la battaglia di Magenta venne dal Governo Sardo mandato a Milano insieme al Commissario del Re, Vigliani.

Alla fine del 59 fu nominato Capo-Divisione al Ministero delle Finanze, e poi referendario al Consiglio di Stato.

Nel 1860 lasciò l'impiego e si presentò al Collegio di Barlassina, che lo elesse Deputato nella VII Legislatura. Rieletto nelle legislature ottava e nona per il Collegio di Dosio, prese parte attiva ai lavori parlamentari, fu relatore della legge per il conguaglio dell'imposta fondiaria.

Dal 61 al 66 diresse la *Perseveranza*, giornale politico milanese di parte moderata.

Nel 1866 fece parte e fu relatore della Commissione istituita dal Ministero Ricasoli per preparare le leggi di annessione del Veneto. Nello stesso anno fu Commissario del Re per il Polesine.

Rinunciò alla deputazione, e fu nominato Prefetto di Verona. Per cinque anni coprì questa carica, poi chiamato a dirigere la Banca Generale, che si fondava in Roma ne fu Direttore dalla fine del 1871 a tutto il 1892.

Rientrò in Parlamento come Deputato di Macerata nel 1878; nel 1881 fu nominato Senatore.

In Roma fu uno dei fondatori dell'Associazione della Stampa e suo Vice-Presidente; fu Vice-Presidente della Società Geografica, Presidente della Federazione Ginnastica e della Società del Tiro a Segno, alle quali dedicò le cure più assidue; fu Consigliere di Amministrazione di diverse Società finanziarie ed industriali, quali l'Istituto Italiano di Credito Fondiario, la Società della Ferrovia del Gottardo, la Società per l'illuminazione di Roma col gaz ed altri sistemi, la Società per le Forze Idrauliche, la Società per le Ferrovie Secondarie Romane, la Società per le Ferriere Italiane, Consigliere di Amministrazione e Vice-Presidente del Consiglio della Società per le Ferrovie del Mediterraneo dalla sua fondazione fino al 1892; da quest'epoca fino alla morte ne fu Presidente.

I FUNERALI.

Poco dopo le sette di lunedì scorso, la salma giungeva alla Stazione Centrale di Milano, direttamente da Roma, e veniva collocata nella sala d'aspetto di terza classe trasformata in cappella ardente.

Per le ore 9 venne formato il corteo preceduto da un battaglione di fanteria con in testa la banda musicale del 9° reggimento.

Seguivano le rappresentanze con bandiere degli operai delle officine ferroviarie e quelle delle Società di M. S. fra il personale d'albergo e fattorini di banca.

Numerosissime le corone, di cui 68 provenienti da Roma, e che riempirono dieci *landau* ed un carro apposito. Notammo fra altre quelle della Mediterranea, dell'Ispettorato Generale delle Ferrovie, delle Ferrovie del Gottardo, del vice-presidente Marsaglia, del consigliere Durazzo-Pallavicini, dell'ing. Oliva, del Risanamento di Napoli, della Associazione della Stampa, dell'Istituto di Credito fondiario, della Banca Commerciale, della Impresa di Navigazione Lago Maggiore, della Cassa Sovvenzioni, della Società Tiro a Segno, dell'Associazione Artistica Internazionale, della Società Geografica, della Società Ferrovie Nord-Milano, delle famiglie Rava, Joel, Besso, Ferretti, Brenno, Medici di Ma-

rignano, Frascara, Zir, Spierer, Abignente, dei signori Luzzatto, Pantaleoni, Pouchain, ecc.

Il carro di prima classe, fiancheggiato da uscieri e portieri della Mediterranea, con torcie, era coperto letteralmente di corone, fra cui bellissime quelle della Società del Mediterraneo, del Consiglio d'Amministrazione e sindaci della Mediterranea, della Società S. F. Meridionali, Società del Gottardo, Famiglia Mangili, Ernesto Breda, nipoti Pirovano.

Stavano ai cordoni il prefetto Barone Winspeare, il sindaco comm. Vigoni, il Direttore Generale ed il comm. Pariani vice-presidente della Mediterranea, il sig. ing. Wuest per il Gottardo, il senatore Gadda presidente del Credito Fondiario, il comm. Bassi vice-presidente dell'Adriatica, il comm. Beccaro, l'ing. Sirtori per l'Ispettorato Ferroviario ed il comm. Visconti-Venosta consigliere d'Amministrazione della Mediterranea.

Venivano dopo il carro la famiglia ed i parenti e dopo questi parecchi senatori, Negri, Porro, generale Dezza, Fano, Massarani, Vigoni, Bianchi, Visconti-Venosta, Brambilla; il comm. Pisa, presidente della Camera di Commercio di Milano, il comm. De Angeli; quasi tutti i consiglieri della Mediterranea fra i quali il senatore Sanseverino, il comm. Villa, il cav. Bigatti, il conte Belinzaghi, il barone Casana, il marchese Pallavicino, l'avv. Soldati; le rappresentanze ferroviarie, fra queste il comm. Brambilla, vice-presidente dell'Adriatica, i consiglieri Pisa e Decio, il cav. De Roberto, e di diverse Società; quasi tutti gli alti funzionari della Mediterranea fra cui notammo i commendatori Ratti, Frigo, Cornetti, Lampugnani, Frescot, Rossi, Malvolti, Ferrari, Melisurgo, Bianchi, Colombo, i cav. Zanotti e Scolari, i segretari del Consiglio signori Peregalli e Rocca, i professori Loria e Paladini del Politecnico, ecc., e molti impiegati delle due Amministrazioni Adriatica e Mediterranea, personale viaggiante, uscieri e portieri in divisa, fattorini e portieri di Banche e Amministrazioni ferroviarie diverse, cantonieri e guardiani, ecc., ecc.

Chiudeva il corteo un drappello di militari.

Giunta la salma al Cimitero Monumentale e collocata ai piedi della scala del Famedio, prendeva per primo la parola il comm. Pariani, vice-presidente della Mediterranea, pronunciando il seguente discorso:

Discorso del comm. Pariani.

« Interprete de' sentimenti del Consiglio d'Amministrazione della Società Mediterranea, porto qui un ultimo cordiale saluto al nostro Presidente, comm. Antonio Allievi, la cui perdita è per noi un lutto di famiglia.

« Altri con maggiore autorità e competenza vi parlerà delle benemerenze del cittadino, che in tempi difficili cooperò alla redenzione della patria, e dell'uomo politico, che nelle due sedi del Parlamento spese la parola e l'opera pel trionfo di quei principii onestamente liberali a cui si informò in ogni occasione la sua condotta.

« Il mio compito è più modesto: io mi limiterò a ricordare le doti eminenti dell'Amministratore e le preclari virtù del Collega, che meritamente ha sempre goduto della più alta considerazione e della più illimitata fiducia.

« Nelle laboriose trattative che precedettero le Convenzioni ferroviarie, come nella creazione della Società Mediterranea, il comm. Allievi ebbe parte principale. Molte difficoltà furono superate grazie alla sua dottrina ed alla sua esperienza.

« Dapprincipio quale Vice-Presidente, e poscia nella qualità di Presidente noi rammentiamo tutti con animo grato l'opera sua vigilante, assidua, indefessa nella tutela dei legittimi interessi sociali.

« L'umiltà della sua origine non gli fu impedimento a salire sino ai primi onori, anzi accrebbe il merito di esserne riconosciuto degno.

« Onestà e lavoro furono la sua divisa. Noi possiamo attestare che non vi fallì mai.

« Nell'amore del bene, nella equanimità del giudizio, nella rettitudine della coscienza nessuno potè superarlo.

« Però la mitezza dell'indole sua non valse sempre a proteggerlo contro la malvagità degli uomini; ed è doloroso che da ultimo la sua esistenza fosse amareggiata da immeritate, ingiuste molestie. Pur lasciando a coloro, che dalla legge ne tengono mandato, di fare severa giustizia delle temerarie accuse, ci sia concesso dinanzi a questo feretro di portare all'uomo intemerato la nostra sicura testimonianza.

« Ed ora che al disopra delle nostre miserie lo spirito suo aleggia nella pace eterna, trovino conforto gli amici suoi nel pensare che egli ci rimane esempio e tipo del solerte amministratore, del perfetto galantuomo ».

Discorso del sig. comm. Visconti-Venosta.

A nome del Consiglio d'Amministrazione della Mediterranea il comm. Giovanni Visconti-Venosta pronunziò il seguente discorso:

« I miei colleghi del Consiglio d'Amministrazione e il Direttore generale delle Ferrovie Mediterranee hanno voluto, con gentile pensiero, affidare a me pure il mesto ufficio di quest'ultimo saluto alla salma del senatore Antonio Allievi, da alcuni anni nostro presidente, sapendo l'antica amicizia che mi legava a lui.

« E infatti, quando ritorno col pensiero a' miei anni giovanili, ritrovo scolpito nel mio animo, con una traccia indelebile, il ricordo di Antonio Allievi, che per altezza d'animo e di mente spiccava tra quei giovani che ai miei coetanei, ancor più giovani di loro, erano già maestri di studi severi e di forti intenti patriottici.

« Alcuni scritti politici del 1848, poi alcuni studi economici, e l'alto concetto in cui era tenuto per l'ingegno da' suoi condiscepoli, avevano presto collocato l'Allievi tra i primi nella schiera eletta dei giovani che, con gli studi, con le cospirazioni, con la fermezza del carattere, tenevano alta la bandiera della speranza traverso i rovesci e i dolori della patria, confortando con l'esempio a quella lunga e coraggiosa resistenza che salvò l'onore di quei giorni e preparò le lotte fortunate dell'avvenire.

« Sento ancor vivo in me il ricordo dell'influenza che esercitava l'esempio di quei giovani sulla generazione che li seguiva, la generazione a cui il destino preparava le nuove battaglie e la libertà.

« Rivedo in quei tempi l'Allievi nel gruppo valoroso del *Crepuscolo*, la cittadella ove la bandiera non piegò mai, e che nella dignità ora della parola, ora del silenzio, mantenne la disciplina del pensiero e dell'azione traverso i tempi più desolati e più duri del Governo militare straniero.

« Rammento le belle ore in cui Allievi mi era maestro. Quando prima del 1857, nei paesi lombardo-veneti, sotto il regime severo dello stato d'assedio, erano chiuse le Università, e agli studi si attendeva tra le pareti domestiche, sotto la guida di privati docenti. Allievi fu allora uno dei miei professori; egli insegnava la Filosofia del diritto e l'Economia politica. Le sue lezioni, inspirate a una cultura larga ed elevata, lasciavano ne' suoi scolari tracce feconde e indimenticabili.

« E in fine nei ricordi lontani di quei tempi rivedo Allievi in una di quelle giornate che rimangono scolpite nella vita: la giornata era una delle ultime di febbraio del 1859. Milano, tutta Milano, s'era riversata nelle vie, e una folla innumerevole circondava, seguiva, il feretro d'un giovane valoroso, Emilio Dandolo. Sulla fossa, Allievi pronunziò parole coraggiose, mentre un battaglione di fanteria sospingeva e circondava parte di quella folla nelle mura del cimitero.

« Allievi dovette subito riparare in Piemonte, e d'allora ha principio una nuova fase politica della sua vita. A Torino conobbe Cavour, che lo incaricò di informazioni e di studi economici ed amministrativi riflettenti le provincie

lombardo-venete. Il gran Ministro preparava già le leggi per il giorno della vittoria.

« Liberata la Lombardia, Allievi fu chiamato da principio alla direzione d'una divisione del Ministero delle Finanze, poi fu nominato referendario al Consiglio di Stato. Ma lasciò questi uffici, ed entrò nel campo attivo della politica; assunse la direzione del giornale *La Perseveranza*, da poco fondato, e gli diede quell'impronta di rispettabilità che gli rimase, e che è la sua nobile tradizione; poi entrò nel Parlamento, mandatovi più volte da diversi Collegi elettorali.

« Sarebbe lungo il parlare de' suoi lavori parlamentari; dirò solo che gli acquistarono una incontestata riputazione di vasta coltura economica ed amministrativa, e che lo additarono ad alti uffici. Ricominciata la guerra dell'indipendenza nel 1866, il Ministero Ricasoli lo mandava a reggere, quale Commissario regio, la provincia di Rovigo, e successivamente lo nominava Prefetto di Verona.

« Quando, dopo il 1870, le aspirazioni generali verso una vita economica più attiva, spinte anche da una fede precoce nelle forze finanziarie del paese, diedero vita improvvisamente a molte nuove istituzioni bancarie e industriali, l'Allievi venne chiamato a dirigere uno dei principali Istituti di Banca, che appunto allora era sorto.

« I fondatori avevano voluto affidare la direzione della nuova Banca a un uomo di alta capacità e di alta rispettabilità morabile.

« Allievi fu sedotto da un elevato pensiero. Chiusa la fase del risorgimento politico, era necessario che le forze del paese si concentrassero intorno al risorgimento economico; l'impianto delle industrie doveva darci la nostra seconda emancipazione, e i capitali riuniti in Istituti bancari potenti dovevano fiancheggiare il lavoro nazionale. Forse in questo pensiero si possono trovare i primi germi di fatti che dovevano più tardi rattristargli la vita; ma che potevano anche essere germi di risultati fecondi, se a disperderli non fosse improvvisamente venuta una di quelle crisi finanziarie che di tempo in tempo percorrono come cicloni i paesi, seminando rovine anche negli Stati più robusti e più ricchi.

« Fra le opere della vita laboriosa di Antonio Allievi dobbiamo ricordare gli studi e i lavori per le Convenzioni ferroviarie, alle quali dedicò le molte sue cognizioni, la sua esperienza, la forza del suo ingegno, con lo zelo e la coscienza che gli venivano da una profonda convinzione, quella d'avviare, non foss'altro, verso soluzioni le più utili all'economia pubblica del paese la questione ferroviaria, da tanti anni dibattuta. Accanto all'uomo d'affari c'era sempre in lui il patriota, e fu questa una delle caratteristiche costanti della sua vita.

« Vita operosa, instancabile, ricca di meritate soddisfazioni e di profonde amarezze. Il suo ingegno robusto come la sua tempra, si apriva con pronta facilità alle esercitazioni più disparate. Dagli studi speculativi delle scienze economiche e politiche passava alle pratiche giornaliere della finanza e dell'amministrazione, con pari larghezza di cultura e sicurezza di giudizio. Dalle discussioni d'affari di Banca o di industrie passava alle alte discussioni del Senato, e ovunque la sua parola aveva quell'efficacia che viene all'oratore dalla competenza e dalla rispettabilità.

« La rispettabilità ha sempre circondato il nome di Antonio Allievi nelle varie vicende della sua vita. Traverso gli anni difficili della gioventù, traverso le vicende politiche e i giorni laboriosi dell'età matura, ora lieti, ora sfortunati, la sua vita corse sempre intemerata. E quando lo sorprese la sventura, una di quelle sventure che sono sempre accompagnate da accuse e da sospetti, nessuna voce degna d'attenzione potè levarsi contro di lui. Una voce sola volle essere una triste eccezione, e cercò alliggergli gli ultimi giorni della vita.

« Ma la coscienza pubblica disperse l'ingiuria, e sul nome illibato di Allievi non scese la menoma ombra.

« In lui era abituale la calma delle coscienze forti e serene. La calma e il contegno pensieroso gli davano talvolta l'apparenza dell'uomo sostenuto e freddo. Ma non lo era: era semplice, buono e generoso; e ben lo sanno i molti che ha beneficati, lo sanno gli amici, lo sa la sua famiglia; la famiglia, che tanto lo amava, e ch'era per lui un giusto argomento d'orgoglio e di intime compiacenze.

« I Consiglieri, il Direttore generale e i funzionari della Mediterranea, che più lo avvicinavano, lo amavano come un amico, mentre lo circondavano di quel rispetto ch'era dovuto al suo carattere, al suo ingegno e agli importanti servizi che rendeva all'amministrazione. Di lui resterà lunga e grata memoria in questa Società ferroviaria, che fu da lui presieduta; e il nome di Antonio Allievi sarà parimenti ricordato con onore in quelle pagine della storia cittadina milanese che narreranno le vicende e gli episodi ricchi di virtù e di dolori, che ci condussero alla sospirata libertà ».

Dopo il comm. G. Visconti Venosta, parlò a nome dell'Amministrazione del Gottardo, di cui l'estinto faceva parte, il signor Simen, di Lugano, qui venuto per rappresentere col sig. Wuest la Società del Gottardo, di cui l'Allievi era consigliere e per la quale si era sempre molto adoperato.

Per ultimo pronunziava commoventi parole di ringraziamento alla Società del Mediterraneo per le onoranze solenni rese alla salma del proprio padre il signor Lorenzo Allievi, figlio primogenito del defunto, ed a tutti gli intervenuti.

Il feretro quindi fu poi trasportato in un colombario e vi fu tumulato provvisoriamente, essendo intenzione della famiglia di trasportarne poi la salma a Varedo.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Bologna-Verona. — L'onorevole Ghigi diresse giorni sono una lettera al Ministro dei Lavori Pubblici, onorevole Perazzi, raccomandandogli la pronta costruzione di questa linea, come già aveva fatto col precedente Ministro onorevole Saracco. L'onorevole Perazzi si affrettò a rispondergli:

« *Onorevole signor Deputato*,

« Come le fu partecipato dall'onorevole mio predecessore, a seguito delle avvertenze mosse dal Consiglio di Stato sul capitolato del progetto concernente il tronco di San Felice-Poggio Rusco della ferrovia Bologna-Verona, fu mestieri sottoporre il capitolato medesimo a nuovi studi, i quali saranno ultimati tra breve.

« Trattandosi però di introdurre nel capitolato suddetto delle modificazioni di qualche rilievo, sarà necessario di sentire nuovamente i corpi consultivi, ciò che si farà con la maggiore possibile sollecitudine.

« Con tutta osservanza *Dev.mo* C. PERAZZI ».

Ora è noto che il Consiglio di Stato ha già emesso il suo voto favorevole, e conseguentemente è da ritenersi che la esecuzione del lavoro della tratta San Felice-Poggio Rusco potrà essere iniziata con ogni sollecitudine.

La nuova stazione di Firenze Campo di Marte. — Il 1° corrente mese fu aperta al servizio pubblico la nuova stazione di Firenze Campo di Marte e contemporaneamente fu soppressa quella di Porta alla Croce, rendendo così completa la deviazione della ferrovia Aretina nel tratto dall'Africo al Mugnone, che era stata deliberata fino dal 1866.

Con questo nuovo lavoro è compiuto il riordinamento del piano regolatore.

Ferrovie del Mediterraneo. — *Prodotti dal 1° luglio 1895 al 31 maggio 1896.* — Nella decade dal 21 al 31 maggio corrente i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate della Rete Mediterranea ascesero a L. 3,594,184.62, con un aumento di L. 50,163.68 sulla corrispondente decade del 1895.

L'insieme dei prodotti dal 1° luglio 1895 al 31 maggio

1896 si ragguaglia a L. 116,766,300.05, presentando un aumento di L. 6,385,295.34 sul periodo corrispondente dell'esercizio precedente.

Ferrovie della Sicilia. — *Prodotti dal 1° luglio 1895 al 20 maggio 1896.* — Nella decade dal'11 al 20 maggio ora scorso i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate della Sicilia ascesero a L. 242,078 con una diminuzione di lire 1,746 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

I prodotti dal 1° luglio al 20 maggio ammontano a lire 9,051,786, con un aumento di lire 545,373 sul corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — Si è ultimata la posa del secondo binario fra Flueien-Erstfeld e Biasca-Bellinzona, il di cui costo non ha superato i preventivi. Per il giugno del 1897 saranno ultimati i tronchi di raccordo in costruzione fra Lucerna-Immensee e Zug-Goldau, coll'apertura dei quali sarà abbreviato di due ore il percorso dei treni direttissimi fra Milano, Lucerna e Zurigo; attirando sempre maggiormente i viaggiatori e le merci su questa fortunata linea, che nulla ha da temere dalla attuazione del passo del Sempione; giacchè gli obbiettivi sono diversi, e non ci potrà essere che una lotta di buon servizio a vantaggio del pubblico senza danno delle rispettive Società.

Ferrovie Svizzere. — *Tramvie elettriche Ticinesi.* — Il noto imprenditore signor Guyer-Zeller di Zurigo si è recato in questi giorni nel Canton Ticino allo scopo di studiare sul luogo la questione delle tramvie elettriche Locarno-Bignasco, Bellinzona-Mesocco, Lugano-Ponte Tresa, Lugano-Teperete e Mendrisio-Muggio, che avrebbe intenzione di costruire fra breve.

Ferrovie Francesi. — *Tramvie elettriche a Bésançon.* — Un decreto recente ha dichiarato di pubblica utilità l'impianto, nel dipartimento di Doubs, di una rete di tramvie a trazione elettrica, destinate al trasporto dei viaggiatori nella città di Bésançon e suoi sobborghi.

Ferrovie Spagnuole. — Ecco il testo della convenzione in corso tra il Ministro dei Lavori Pubblici e le Compagnie ferroviarie:

1° Tutte le Compagnie aderenti alla Convenzione fissano la caducità delle concessioni al 1° luglio 1980, tanto per quelle la cui durata è di 99 anni, quanto per quelle di minore durata;

2° Le Compagnie si impegnano di unificare le tariffe e di adottare sopra tutte le linee una classificazione analoga, il più possibile, avuto riguardo alle necessità del traffico;

3° Le Compagnie, in vista dello sviluppo delle industrie minerarie e metallurgica, rinunciano alle franchigie e tariffe speciali per il loro materiale;

4° Allo scopo di favorire lo sviluppo dell'agricoltura le Compagnie si impegnano a fare, dopo l'approvazione del presente progetto di legge, delle riduzioni considerevoli, superiori a quelle fatte finora, per i trasporti dei cereali e farine dal centro del Regno alle coste ed ai mercati, e delle riduzioni sui trasporti dei vini, macchine, arnesi agricoli, concimi e carboni in tutte le direzioni della rete;

5° Le Compagnie promettono di trasportare gli operai ed i coloni col ribasso del 50 per cento;

6° Il Governo farà i suoi buoni uffici presso gli obbligatari per giungere ad un accordo colle Compagnie che toglierebbe definitivamente il timore di una sospensione di pagamenti.

Il Consiglio dei Ministri esaminerà il progetto redatto dal Ministro dei Lavori Pubblici, dopo una conferenza coi delegati delle Compagnie.

Ferrovia Trans-Indiana. — La Società delle Ferrovie Indiane Centrali sta completando il progetto di una nuova grande ferrovia Trans-Indiana tra l'importante porto di Kurrachee e la città di Calcutta. Questa nuova linea, con grande risparmio di tempo, eviterà ai viaggiatori l'immenso giro per Lahore, Lucknow e Allahabad. La distanza totale tra il punto di partenza e quello di arrivo è di miglia inglesi 1610, delle quali 1450 sono già in corso di costruzione.

La nuova linea va diretta da Kurrachee a Calcutta; avrà anche una importanza speciale, perchè faciliterà grandemente le comunicazioni tra le principali piazze militari inglesi.

Questa linea, partendo da Kurrachee, si dirige al nord di Kotri, dove è in via di costruzione un gran ponte sopra il fiume Indo; da Kotri si volge ad est, passa per Shadipalli, e da questa stazione fino al porto di Calcutta vi sono 167 miglia. Da Shadipalli partirà un'altra nuova linea, per una lunghezza di miglia 206, colla direzione di est; essa andrà a ricongiungersi colla già esistente linea Balotra.

Notizie Diverse

Il nuovo ponte sul Nilo a Benha. — L'impresa Industriale Italiana di Castellamare di Stabia, alla quale fu aggiudicata, due anni or sono, la costruzione di quattro ponti sul Nilo, a condizioni assai vantaggiose per il Governo Egiziano, ha eseguito gran parte del difficile incarico, consegnando fin dal gennaio dello scorso anno all'Amministrazione delle Ferrovie Egiziane i due ponti girevoli a doppio binario, sistema nuovo affatto per l'Egitto, di Birket-el-Sab e Hagar Navatie, e nello scorso marzo quello di Benha pure girevole a doppio binario e lungo 300 metri circa da una all'altra sponda del fiume.

Il ponte di Benha, come lo si afferma generalmente, è il più bel lavoro in questo genere che si sia mai fatto in Egitto. Esso è tutto in acciaio, di una costruzione solidissima e nello stesso tempo di una eleganza e semplicità di congegni degni di ammirazione. Siamo veramente felici di poter constatare questo splendido risultato della nostra industria in un paese dove per lo innanzi era tanto ingiustamente contrariata la perizia degli italiani nell'arte della meccanica e della metallurgica.

Una tanta soddisfazione, che lusinga il nostro amor proprio nazionale, la si deve in gran parte all'ingegnere professor F. C. Paolo Boubée, il quale ha iniziato le trattative col Governo Egiziano e quindi presentato e discusso i progetti tecnici che poi furono adottati, nonchè all'ingegnere Giuseppe de Kaiser, Direttore dell'Impresa di Castellamare, ed al suo rappresentate in Egitto, l'ing. Decio Severini, il quale ha iniziato e compiuto con studio e ponderatezza la costruzione del ponte di Benha, specialmente coadiuvato dall'ingegnere Davide Thomas nell'esecuzione dei lavori dei due ponti.

I lavori del ponte di Hagar Nauatien sono stati eseguiti sotto la direzione del signor Francesco Chiaurri.

I lavori murari subacquei ed in elevazione sono stati eseguiti in sotto-appalto dalla ben nota impresa Ingegneri Calvi-De Silva di Cairo.

L'Impresa Industriale Italiana si occupa oggi della costruzione del nuovo ponte di Kafr-Zayat.

Un disastro ferroviario artificiale. — La scena è, naturalmente, in America. E, per essere più precisi, in un grande parco a Columbus, nello Stato d'Ohio. Trentamila persone sono convenute, pagando il loro bravo biglietto d'ingresso, per godere l'emozionante spettacolo di un disastro ferroviario.

Due vecchie locomotive, fuori d'uso, erano state restaurate alla meglio e ad ognuna erano state attaccate alcune carcasse di vecchi vagoni. I due treni, posti a quattro miglia di distanza l'uno di fronte all'altro, cominciarono

ad avanzare lentamente sul binario. Poi i macchinisti, ad un segnale dato, aprirono il varco a tutto il vapore, saltando quindi immediatamente a terra.

I due treni, spinti a grande velocità, si urtarono con terribile fracasso. Le macchine andarono in frantumi; i vagoni si accavallarono l'uno sull'altro e rimasero tutti sfondati.

Lo spettacolo era magnificamente riuscito. Però l'impresario, nel fervore del momento, commise l'imprudenza di avvicinarsi soverchiamente al teatro della catastrofe, ed una scheggia di ferro lo andò a colpire ad una gamba, cagionandogli una grave ferita.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Segniamo con un asterisco * le notizie di cui diamo maggiori ragguagli nelle INFORMAZIONI PARTICOLARI, ove sono pubblicate eziandio le *Deliberazioni del Consiglio di Stato* e le *Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.*

1. — Progetti e preventivi di spese presentati per l'approvazione al R. Ispettorato Generale.

Rete Adriatica. — L. 11,570 * proposta per rifacimento in acciaio di binario in un tratto della linea Bari-Taranto;

L. 2500 * proposta di lavori di difesa contro le corrosioni del torrente Pescia, sulla linea Firenze-Pistoia-Pisa;

L. 1300 * proposta per riparazione a ponticelli sulla ferrovia da Viterbo ad Attigliano;

L. 1200 * proposta per rialzamento di scogliera sulla ferrovia Verona-Ala;

L. 960 * proposta di lavori diversi sulla linea Orte-Chiusi-Firenze;

L. 410 * preventivo per abbattimento di massi sulla linea Monza-Calolzio;

Contratti * diversi per provvista di materiale rotabile.

Rete Mediterranea. — L. 78,619.80 * comprese L. 10,419.80 per materiale metallico d'armamento, progetto per impianto di terzo binario in stazione di Rapallo, linea Genova-Pisa;

L. 6300 * progetto di lavori di sistemazione di trincea sulla linea Roma-Napoli;

L. 2760 * progetto per rifacimento in acciaio di binario in stazione di Milano P. S, oltre a L. 7999.20 per materiale metallico d'armamento;

L. 750 * progetto di lavori in stazione di Montalbano Jonico, linea Taranto-Reggio;

L. 666.50 * progetto per abbassamento binari in stazione di Milano, Porta Romana;

L. 540 * preventivo per ricambio travi in legno ad armature d'un ponte sulla linea Roma-Pisa;

L. 530 * preventivo per ristauri ad un ponticello sulla linea Alessandria-Piacenza;

Contratti * diversi per fornitura di materiali metallici d'armamento.

Rete Sicula. — L. 39,200 * progetto di lavori di oonsolidamento sulla linea Palermo-Porto Empedocle;

L. 16,852.96 * proposta per rifacimento in acciaio di binari secondari in alcune stazioni della Rete, escluso il valore del materiale metallico d'armamento;

L. 2564.84 * preventivo per costruzione di 9 garette sulla linea Messina-Patti Cerda;

L. 1173.96 * preventivo per impianto di ponte a bilico in stazione di Catenanuova;

L. 777.01 * preventivo per costruzione d'un cunicolo di scolo nella stazione di Santa Caterina, linea Bicocca-Canicatti-Caldace.

3. — Gare aggiudicate provvisoriamente.

Rete Adriatica. — Alla Società Nazionale delle Officine di Savigliano, i lavori * relativi alla fornitura di una piattaforma, due serbatoi e due colonne idrauliche per la nuova stazione al Campo di Marte in Firenze, col ribasso del 17.30 0|0 sui prezzi di tariffa.

4. — Gare aggiudicate definitivamente.

Rete Mediterranea. — Alla Ditta Gervaso Giuseppe di Valenza l'appalto dei lavori d'ampliamento e completamento della stazione di Asti col ribasso del 22.85 0|0 sui prezzi di tariffa;

Alla Ditta Gallo Pasquale di Eboli l'appalto dei lavori di consolidamento del sottopassaggio al km. 65.312 della linea Battipaglia-Castrocucco fra Ascea e Pisciotta col ribasso del 23.53 0|0 sui prezzi di tariffa.

5. — Contratti stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Mediterranea (Seduta del Comitato, 4 giugno). — Colla Ditta Fratelli Calcaterra di Napoli per fornitura di kg. 50,000 di cotone in filetto per la pulitura delle locomotive;

Colla Ditta V. H. Léonard Giot di Marchienne au Pont per fornitura di 500 custodie d'acciaio per repulsori del tipo 7 per carri;

Colla Ditta Guazzoni Giacomo per appalto lavori di terra, murari e fornitura ghiaia occorrente per l'ampliamento della stazione di Milano P. T.;

Colla Ditta Rizzi Luigi per rinforzo attacchi delle lungherine in legno all'ossatura delle travate metalliche sul ponte Caprio. (Tronco Filattiera-Pontremoli;

Colla Ditta Scorzon Lorenzo per costruzione di muri di chiusura della stazione di Venafro;

Colla Ditta Cottini Luigi per rialzo tratta di un muro di sostegno sul tronco Gallarate-Laveno.

II. — Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Genio Militare in Taranto (8 giugno, ore 11, unico e definitivo). — Appalto dei lavori di costruzione di tettoie in muratura per ricovero di materiale d'artiglieria in Taranto. Importo L. 40,000. Cauz. provv. L. 4000.

Municipio di Milano (11 giugno, ore 10, unico e definitivo). — Appalto dei lavori di costruzione del tronco collettore Nosedo tra il cavo Borgognone, in corso 22 marzo e la strada del Paullo. Importo L. 100,000. Cauz. L. 10,000.

Genio Militare di Milano (11 giugno, ore 10, unico e definitivo). — Appalto dei lavori di completamento dell'ala destra della caserma Umberto I in Bergamo. Importo L. 40,000. Cauz L. 4000.

Municipio di Moncalieri (12 giugno, ore 10.30, 1ª asta). — Appalto dei lavori di riattamento del locale scolastico nel fabbricato di Testona. Importo L. 21,000. Cauz. L. 2000. Fatali 22 giugno, ore 10.

Prefettura di Roma (16 giugno, ore 10, unico e definitivo). — Appalto per Società Cooperative dei lavori di costruzione di metri lineari 118.92 del grande collettore a destra Tevere a valle ed in continuazione di quello già esistente, fuori porta Portese. Importo L. 74,372.83. Cauz. L. 1700.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Lucca (30 giugno, ore 10, unico e definitivo). — Appalto e deliberamento definitivo dei lavori di ordinaria scavazione del Canale Burlamacca e delle darsene costituenti il porto-canale di Viareggio, durante il sessennio 1896-1902, e più propriamente dal giorno della consegna al 30 giugno 1902. Importo complessivo L. 102,000. Cauz. provvisoria L. 5000.

APPALTI ALL'ESTERO.

Rumenia. — Avendo il Ministero dei Lavori Pubblici rumeno ottenuto un credito di 8 milioni per i miglioramenti necessari in alcune stazioni e linee della rete ferroviaria in esercizio, fra breve verranno indette le aste per detti lavori i quali comprendono: Costruzione dei magazzini da grano in diverse stazioni; — Installazione di « cabine » di manovra scambi; — Costruzione di tettoie per locomotive; — Ampliamento della stazione di Azuga; — Costruzione di 5 fermate; — Modificazione di 3 stazioni e 10 fermate.

Ministero dei Lavori Pubblici a Bucarest (13 giugno). — Costruzione della sezione di Stenisora a Sabasa (m. 23.800) dalla strada da Cornu-Lucei a Broteni e Borna.

Importo del lavoro fr. 1.586,519,

Spagna. — *Municipio di S. Juan de Puerto Rico* (30 giugno). — Impianto di una condotta d'acqua comportante la fornitura di 3500 tonnellate di tubi e parti accessorie in ferro di un doppio giuoco di macchine a vapore sistema Compound.

Municipio di Ukera (1° luglio). — Illuminazione elettrica della città. Cauz. 17,000 pesetas.

Municipio di Caia (2 luglio). — Illuminazione elettrica della città. Cauz. 22,500 pesetas.

Fino al 31 marzo 1897 concorso per l'impianto di una distribuzione di acqua nella città di Bilbao.

III. — Forniture diverse.

Aste.

Direzione delle costruzioni navali — Spezia (9 giugno, ore 14,30, 1ª asta). — Fornitura kg. 32000 di **olio di lino** naturale a L. 0.95 il kg. Cauz. L. 3040. Fatali 30 giugno, ore 12.

Direzione Artiglieria ed Armamenti, Napoli (12 giugno, ore 12, fatali). Fornitura di kg. 90,000 di **olio d'oliva** di 1ª qualità per macchine. Importo ridotto L. 83,637 (ribasso ottenuto 7.07 0[0).

Municipio di Torino (17 giugno, ore 14, unica e definitiva). — Fornitura di tonnellate 333 di **carbone coke** in sacchi, a L. 38 la tonnellata. Cauz. L. 1200.

— (20 giugno). — Fornitura di **legna** da ardere in due lotti di quintali 5000 caduno, a L. 3.40 il quintale. Cauz. L. 1700 per lotto. Fatali 8 luglio.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

		maggio 30	giugno 6
Azioni Ferrovie Biella		L. 485	485
» »	Mediterranee	» 513	517
» »	Meridionali	» 673	681.50
» »	Pinerolo (1ª emiss.)	» 360	360
» »	» (2ª »)	» 340	340
» »	Secondarie Sarde	» 280	280
» »	Sicule	» 594	594
Buoni Ferrovie Meridionali		» 562.50	565
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e			
» »	Sicule *A. B. C. D.*	» 287	287
» »	Cuneo (2ª emiss.)	» 312	312
» »	Gottardo 4 %	» 102	102
» »	Mediterranee 4 0[0	» 505	506
» »	Meridionali	» 298.50	298.50
» »	Meridionali Austriache	» 381	381
» »	Palermo-Marsala-Trapani	» 302.50	302.50
» »	» 2ª emiss.	» 286.50	280.50
» »	Pontebba	» 459	460
» »	Sarde, serie *A.*	» 287	287
» »	» serie *B.*	» 296	296
» »	» 1879	» 289.50	289
» »	Savona	» 307	307
» »	Secondarie Sarde	» 434	434
» »	Sicule 4 0[0 oro	» 472	474
» »	Tirreno	» 452	452
» »	Vittorio Emanuele	» 305	305

ESTRAZIONI E PAGAMENTI.

Tramways a vapore della Provincia d'Alessandria. — Pagamento dal 1° corrente delle cedole n. 24 e 25 delle obbligazioni, 1ª serie; n. 10 e 11 della 2ª serie e 1 e 2 della 3ª serie in fr. 2.50.

EMISSIONI.

Città di Torino. — Sottoscrizione pubblica per n. 5000 obbligazioni da L. 500 rimborsabili in 47 anni mediante estrazioni annue e coll'interesse annuo netto di L. 20. — Prezzo di emissione L. 461, all'atto della sottoscrizione L. 61; dal 6 all'8 luglio (2ª rata) L. 200; dal 21 al 23 dicembre (saldo) L. 200.

CONVOCAZIONI.

SOCIETÀ FERROVIARIE, TRAMVIARIE E DI NAVIGAZIONE.

(22 giugno). — **Ferrovia Mantova-Modena** Assemblea generale ordinaria per le ore 14 1[2 nella sede in Torino.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1895-96. — *Dal 21 al 31 Maggio 1896.* — *33ª Decade.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA		
	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze
Chilometri in esercizio	4407	4407	—	1291	1085	+ 206
Media	4407	4375	+ 32	1254	1082	+ 172
Viaggiatori	1,338,839 49	1,332,776 21	+ 6,063 28	71,582 96	58,799 22	+ 12,783 74
Bagagli e cani	61,693 10	61,023 53	+ 669 57	2,026 27	1,203 58	+ 822 69
Merci a G.V. e P.V. acc.	315,484 31	311,752 34	+ 3,731 97	14,048 06	9,292 77	+ 4,755 29
Merci a P. V.	1,721,257 11	1,704,183 35	+ 17,073 76	69,253 32	64,990 04	+ 4,263 28
TOTALE	3,437,274 01	3,409,735 43	+ 27,538 58	156,910 61	134,285 61	+ 22,625 00
Prodotti *dal 1° Luglio 1895 al 31 Maggio 1896.*						
Viaggiatori	44,056,417 73	41,815,445 24	+ 2,240,972 49	2,336,122 26	2,031,835 56	+ 304,286 70
Bagagli e cani	2,175,373 34	2,065,066 32	+ 110,307 02	75,682 06	49,847 40	+ 25,834 66
Merci a G.V. e P.V. acc.	10,942,828 91	10,350,296 41	+ 592,532 50	461,667 27	380,965 66	+ 80,701 61
Merci a P. V.	54,523,163 20	51,771,222 42	+ 2,751,940 78	2,195,045 28	1,916,325 70	+ 278,719 58
TOTALE	111,697,783 18	106,002,030 39	+ 5,695,752 79	5,068,516 37	4,378,974 32	+ 689,542 55
Prodotto per chilometro.						
della decade	779 96	773 71	+ 6 25	121 54	123 77	— 2 23
riassuntivo	25,345 54	24,229 04	+ 1,116 50	4,041 88	4,047 11	— 5 23

(*) La linea Milano-Chiasso (km. 52) comune colla Rete Adriatica, è calcolata per la sola metà.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA. — 14ª Decade — dall'11 al 20 Maggio 1896

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Prodotti indiretti	TOTALE	Media dei chilom. esercitati
			PRODOTTI DELLA DECADE.				
1896	1,031,082.52	57,560.27	295,367.60	1,229,942.72	12,840.27	2,626,793.38	4,247.00
1895	1,081,201.45	60,410.11	306,381.16	1,208,485.16	12,240.10	2,668,717.98	4,215.00
Differenze nel 1896	— 50,118.93	— 2,849.84	— 11,013.56	+ 21,457.56	+ 600.17	— 41,924.60	+ 32.00
			PRODOTTI DAL 1º GENNAIO.				
1896	13,262,384.97	698,833.69	3,924,220.70	15,509,347.42	178,419.40	33,573,206.18	4,247.00
1895	12,444,138.10	653,537.62	3,888,691.27	15,563,189.82	181,147.36	32,730,704.17	4,215.00
Differenze nel 1896	+ 818,246.87	+ 45,296.07	+ 35,529.43	— 53,842.40	— 2,727.96	+ 842,502.01	+ 32.00

RETE COMPLEMENTARE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Prodotti indiretti	TOTALE	Media dei chilom. esercitati
			PRODOTTI DELLA DECADE.				
1896	50,901.85	1,374.42	23,234 31	106,129.88	1,971.99	183,611.95	1,359.88
1895	67,610.12	1,508.30	25,144.38	105,144.38	1,820.35	201,227.53	1,326.19
Differenze nel 1896	— 16,798.77	— 133.88	— 1,910.07	+ 985.50	+ 151.64	— 17,615.58	+ 33.69
			PRODOTTI DAL 1º GENNAIO.				
1896	875,316.76	18,381.88	271,667.43	1,360,510.60	19,487.61	2,545,364.28	1,359.88
1895	778,338.49	17,600.25	268,363.83	1,305,061.22	19,639.24	2,389,003.03	1,299.86
Differenze nel 1896	+ 96,978.27	+ 781.63	+ 3,303.60	+ 55,449.38	— 151.63	+ 156,361.25	+ 60.02

PRODOTTI PER CHILOMETRO DELLE RETI RIUNITE

PRODOTTO DELLA DECADE			PRODOTTO RIASSUNTIVO		
esercizio corrente	esercizio precedente	Differenza nel 1896	dell'anno corrente	dell'anno precedente	Differenza nel 1896
501.24	517.93	— 16.69	6.441,83	6,368.20	+ 73.63

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

32ª Decade — Dall'11 al 20 Maggio 1896.

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traffico	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
			PRODOTTI DELLA DECADE					
1896	85,328.00	1,938.00	7,022.00	97,302.00	620.00	192,210.00	616.00	312.00
1895	95,962.00	1,891.00	8,391.00	101,677.00	1,433.00	209,354.00	616.00	340.00
Differenze nel 1896	— 10,634.00	+ 47.00	— 1,369.00	— 4,375.00	— 813.00	— 17,144.00	»	— 28.00
			PRODOTTI DAL 1º LUGLIO 1895 AL 20 MAGGIO 1896.					
1895-96	2,858,567.00	64,502.00	323,633.00	3,784,020.00	43,906.00	7,074,628.00	616.00	11,485.00
1894-95	2,858,344.00	63,149.00	331,706 00	3,820,250.00	38,788.00	7,112,237.00	616.00	11,546.00
Differenze nel 1896	+ 223.00	+ 1,353.00	— 8,073.00	— 36,230.00	+ 5,118.00	— 37,609.00	»	— 61.00

RETE COMPLEMENTARE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traffico	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
			PRODOTTI DELLA DECADE					
1896	28,765.00	516.00	2,070.00	14,459.00	51.00	45,861.00	484.00	95.00
1895	22,556 00	183.00	1,270.00	8.162.00	209.00	32,380.00	421.00	77.00
Differenze nel 1896	+ 6,209.00	+ 333.00	+ 800.00	+ 6,297.00	— 158.00	+ 13,481.00	+ 63.00	+ 18.00
			PRODOTTI DAL 1º LUGLIO 1895 AL 20 MAGGIO 1896.					
1895-96	1,068,917.00	18,290.00	81,225.00	674,524.00	7,128.00	1,850,084.00	484.00	3,822.00
1894-95	799,429.00	8,018.09	53,484.00	462,072.00	7,659.00	1,330,662.00	421.00	3,161.00
Differenze nel 1896	+ 269,488.00	+ 10,272.00	+ 27,741.00	+ 212.452.00	— 531.00	+ 519,422.00	+ 63.00	+ 661.00

STRETTO DI MESSINA

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traffico	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
			PRODOTTI DELLA DECADE					
1896	3,216.00	121.00	206.00	459.00	»	4,002.00	23.00	174.00
1895	1,624.00	45.00	145.00	271.00	»	2,085.00	15.00	139.00
Differenze nel 1896	+ 1,592.00	+ 76.00	+ 61.00	+ 188.00	»	+ 1,917.00	+ 8.00	+ 35.00
			PRODOTTI DAL 1º LUGLIO 1895 AL 20 MAGGIO 1896.					
1895-96	99,503 00	4,438.00	7,526.00	15,607.00	»	127,074 00	23.00	5,525.00
1894-95	47,085.00	2,380.00	5,093.00	8,918.00	38.00	63,514 00	15.00	4,234.00
Differenze nel 1896	+ 52,418.00	+ 2,058.00	+ 2,433.00	+ 6,689.00	— 38.00	+ 63,560.00	+ 8.00	+ 1,291.00

FERROVIE SECONDARIE NEL CIRCOLO FERROVIARIO DI TORINO

PRODOTTI DEL MESE DI APRILE 1896

	Torino-Rivoli	Torino-Ciriè-Lanzo	Settimo-Rivarolo-Castellamonte	Santhià-Biella	Fossano-Mondovì	Sassi-Superga	Basaluzzo-Frugarolo	Ferrovie economiche Biellesi	Funicolare del Castellaccio in Genova
	Chilom. 12	Chilom. 32	Chilom. 23	Chilom. 30	Chilom. 24	Chilom. 3	Chilom. 9	Chilom. 44	
Grande Velocità.	12,318.85	29,794.45	24,016.00	25,404.21	3,011.05	2,191.90	567.35	9,571.60	—
Piccola Velocità.	332.40	18,274.50	13,111.15	25,590.35	362.50	7.55	98.10	5,633.55	4,663.20
Totali	12,651.25	48,068.95	37,127.15	50,994.56	3,373.55	2,199.45	665.45	15,205.15	4,663.20

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

Dai punti contro indicati alle stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)		BIGLIETTI SEMPLICI: Londra (1) 1a classe	Londra (1) 2a classe	Parigi (2) 1a classe	Parigi (2) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO: Londra (3) (Diritto di porto compreso) 1a classe	Londra (3) 2a classe	Londra (3) validità	Parigi (4) 1a classe	Parigi (4) 2a classe	Parigi (4) validità
Via Moncenisio											
Torino	via Calais	166 35	116 55	90 75	61 60	254 —	187 85	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni
	via Boulogne	160 25	112 05								
Milano	via Calais	180 90	129 15	104 85	72 25	272 25	199 30	45 giorni	166 35	119 —	30 giorn
	via Boulogne	175 60	124 65								
Venezia	via Calais	—	—	141 75	97 30	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni
	via Boulogne										
Genova	via Calais	187 —	131 —	111 40	76 05	—	—	—	—	—	--
	via Boulogne	180 90	126 50								
Via Genova											
Livorno	via Calais	209 90	147 05	134 30	92 10	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	203 80	142 55								
Firenze	via Calais	217 30	152 25	141 70	97 30	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	211 20	147 75								
Roma	via Calais	249 —	174 40	173 40	119 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	242 90	169 90								
Napoli	via Calais	279 85	196 —	205 60	142 —	478 50	353 95	6 mesi (**)	—	—	—
	via Boulogne	273 75	191 50								
Via Bologna											
Firenze	via Calais	224 60	157 30	149 —	102 35	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	218 50	152 80								
Roma	via Calais	263 85	184 80	188 25	129 85	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	257 75	180 30								
Napoli	via Calais	294 80	206 50	220 60	162 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	288 70	202 —								
Brindisi	Via Napoli via Calais	325 85	228 20	251 60	174 20	543 25	399 30	6 mesi (*)	—	—	—
	Via Napoli via Boul.	319 75	223 70								
	Via Bolog. via Calais	302 65	211 95	227 05	157 —	525 45	386 80	6 mesi	—	—	—
	Via Bolog. via Boul.	296 55	207 45								
Messina	Via Napoli via Calais	369 25	259 75	295 —	205 80	—	—	—	—	—	—
	Via Napoli via Boul.	363 15	255 25								

OSSERVAZIONI.

BIGLIETTI SEMPLICI.

(1) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta.

Per diritto del bollo fr. 0,10 per i biglietti al disopra di 10 franchi.

(2) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi che valgono per 20 giorni.

BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO.

(3) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta.

(*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capo-stazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia.

(**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stesse via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto.

(4) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI		1a e 2a CLASSE			1a e 2a CLASSE	Treno di lusso PENINSULAR-EXPRESS settimanale il venerdì part. da LONDRA
			Via Folkestone	(*)	(***)	(1)
Londres Ch.-Gross	Par.	9 — a.	10 — a.	11 — antim.	8 15 p.	8 15 p.
Londres Victoria	—	9 — a.		11 — antim.	8 15 p.	8 15 p.
Douvres	—	10 55 a.		1 — pomer.	10 15 p.	10 15 p.
Calais-M. (*Buffet*) (ora di Greenwich)	Arr.	12 15 a.		2 20 pomer.	12 10 a.	12 10 p.
		Déjeun.				
Calais-M. (ora francese)	Par.	12 49 p.		3 — pomer.	1 04 a.	1 » a.
Boulogne-Gare (*Buffet*)	Arr.	1 27 p.	2 18 p.	—	1 49 a.	—
	Par.	1 29 p.	2 23 p.	—	1 51 a.	—
Amiens (*Buffet*)	Arr.	3 04 p.	3 59 p	5 12 pomer.	3 41 a.	3 28 a.
	Par.	3 09 p.	4 04 p.	5 17 pomer.	3 46 a.	3 33 a.
Paris-Nord (*Buffet*)	Arr.	4 45 p.	5 40 p.	7 — pomer.	5 38 a.	Per la grande cintura
		Pranzo				
Paris-Nord	Par	*Vagon-restaurant*		7 44 pomer.	6 23 a.	
Paris-Lyon (*Buffet*)	Arr			8 21 pomer.	7 23 a.	

STAZIONI		(B) 1a e 2a classe	1a e 2a classe	1a cl.	1a 2a cl.	Treno di lusso
Paris-Lyon (*Buffet*)	Par	8 55 p.	9 10 p.	9 25 a.	2 15 p.	
Dijon	Arr	1 51 a.	2 24 a.	2 01 p.	7 13 p.	10 32 a.
Genève	—	»	8 52 a.	11 47 p.	—	—
Aix-les-Bains	—	6 33 a.	7 58 a.	10 45 p.	12 27 a	3 18 p.
Chambéry	—	6 56 a.	8 31 a.	11 24 p.	12 50 a.	3 40 p.
Modane	—	9 43 a.	1 38 p.		3 37 a.	6 40 p.
Torino (ora dell'Europa centrale (2)	Arr.	2 20 p.	6 40 p.	—	8 10 a.	11 12 p.
Torino	Par	2 40 p.	7 55 p.	—	8 45 a.	
Novara	Arr	4 36 p.	9 51 p.	—	10 42 a.	
Milano	Arr	5 35 p.	11 05 p.	—	11 40 a.	
					1a 2a cl.	
Torino	Par.	2 45 p.	8 10 p.	—	8 40 a.	
Genova	Arr.	6 14 p.	11 21 p.	—	12 » p.	
San-Remo	—	11 22 p.	8 45 a.	—	4 47 p.	
Pisa	—	10 58 p.	4 30 a.	—	4 34 p.	
Firenze	—	12 45 a.	7 30 a.	—	6 54 p.	
Livorno	—	11 39 p.	5 24 a.	—	5 09 p.	
Roma	—	6 34 a.	10 30 a.	—	11 30 p.	
Napoli	—	1 36 p.	6 30 p.	—	7 10 a.	
Brindisi	—	»	»	—	6 20 p.	
Torino	Par.	2 45 p.	7 05 p.	—	8 40 a.	11 20 p.
Alessandria	Arr.	4 18 p.	8 55 p.	—	10 15 a.	12 50 p.
Bologna	—		2 12 a.	—	2 53 p.	5 19 a.
Ancona	—	—	6 52 a.	—	11 10 p.	9 21 a.
Brindisi	—	—	10 17 p.	—	11 » a.	7 50 p.
Firenze	—	—	6 23 a.	—	6 25 p.	
Roma	—	—	12 50 p.	—	11 50 p.	
Napoli	Arr.	—	6 30 p.	—	7 10 a.	

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

RITORNO

STAZIONI		1a e 2a CLASSE	1a e 2a CLASSE		1a e 2a CLASSE	
Napoli (ora dell'Europa centrale (2)	Par.	7 50 a.	—	—	2 55 p.	
Roma	—	2 30 p.	—	—	11 10 p.	
Firenze	—	9 05 p.	—	—	6 10 a.	
Brindisi	—	6 10 a.	—	—	5 35 p.	
Ancona	—	8 32 p.	—	—	5 35 a	
Bologna	—	1 35 a.	—	—	10 30 a.	
Alessandria	—	6 38 a.	8 33 a.	10 46 a.	5 12 p.	
Torino	Arr.	8 30 a.	10 13 a.	12 30 p.	7 — p.	
Brindisi	Par.	—	—		10 20 a.	
Napoli	—	7 50 a.	2 55 p.		10 45 p.	
Roma	—	3 » p.	8 50 p.	10 17 p.	8 10 a.	
Livorno	—	9 40 p.	»	4 10 a.	1 55 p.	
Firenze	—	8 25 p.	»	»	12 05 p.	
Pisa	—	10 32 p.	2 55 a.	4 47 a.	2 35 p.	
San-Remo	—	6 50 p.	»	3 30 a.	1 48 p.	
Genova	—	2 45 a.	6 35 a.	8 46 a.	7 07 p.	
Torino	Arr.	7 45 a.	10 13 a.	12 30 p.	10 50 p.	
Milano	Par.	1 50 a.	10 40 a.		8 18 p.	
Novara	—	4 30 a.	11 40 a.		9 16 p.	
Torino	Arr.	8 25 a.	1 40 p.		11 10 p.	
Torino	Par.	8 50 a.	2 20 p.		11 25 p.	—
Modane (ora franc.)	—	12 19 p.	5 26 p.		2 21 a.	—
Chambéry	—	3 42 p.	8 14 p.		5 02 a.	—
Aix-les-Bains	—	4 14 p.	8 39 p.		5 27 a.	—
Genève	—	2 46 p.	7 21 p.		4 15 a.	—
Dijon	—	11 20 p.	1 45 a.		11 40 a.	1 12 p.
Paris-Lyon (*Buffet*)	Arr.	4 43 a.	6 50 a.		5 33 p.	5 54 p.
Paris-Lyon (*Buffet*)	Par.	7 25 antim.			6 50 p.	
Paris-Nord (*Buffet*)	Arr.	8 04 antim.			7 49 p.	

STAZIONI		A) 1a, 2a classe	1a 2a cl. (Via Folkestone)	*Déjeun.* 1a 2a cl.	*Pranzo* (**) 1a, 2a, 3
Paris-Nord (*Buffet*)	Par.	9 — antim.	10 30 a.	11 50 a.	9 — p.
Amiens (*Buffet*)	Arr.	10 40 antim.	12 06 p.	1 25 p.	10 47 p.
	Par.	10 45 antim.	12 26 p.	1 30 p.	10 52 p.
Boulogne-Gare (*Buffet*)	Arr.	12 18 pomer.	2 01 p.	»	12 34 a.
	Par.	12 20 pomer.	2 04 p.	»	12 36 a.
Calais-M. (*Buffet*) (ora francese)	Arr.	1 » pomer.		3 41 p.	1 20 a.
Calais-M. (ora di Greenwich)	Par.	1 11 pomer.		3 45 p.	1 30 a.
Douvres	—	3 05 pomer.		5 45 p.	4 — a.
Londres Victoria	Arr.	4 50 pomer.		7 30 p.	5 55 a.
Londres Ch.-Gross	Arr.	4 55 pomer.	6 10 p.	7 35 p.	5 55 a.

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSERVAZIONI. — *Viaggiatori.* — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende viaggiatori di 3a classe da Parigi per Boulogne, Calais e l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori di 3a classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne. (A) Questo treno non prende i viaggiatori di 2a classe che per Calais e l'Inghilterra. (B) Il treno che parte da Parigi-Lione alle 8.55 pom. non prende a Parigi in 2a classe che i viaggiatori a destinazione oltre Culoz in direzione di Modane e dell'Italia. — *Nota importante.* I treni che partono da Parigi-Nord per Londra alle 9 a. e alle 9 p. e quelli che partono da Londra per Parigi-Nord alle 9 a. e alle 8.15 p., prendono viaggiatori per Boulogne e Boulogne Tintelleries. — *Vetture dirette da Calais verso P.-L.-M.* Una vettura di 1a classe lits-salon va direttamente da Calais a Milano col treno che parte da Calais alle 3 p. e da Parigi-Lione alle 8.55 p. — *Da P.-L.-M. verso Calais.* **Una vettura di prima classe lits-salon va direttamente da Milano a Calais col treno partente da Milano alle 10.40 a. ed a Parigi-Nord alle 9 a.**

Società Nazionale delle OFFICINE di SAVIGLIANO

(*Anonima con sede in Savigliano — Capitale versato L. 2,500,000*)

DIREZIONE in Torino
Via Venti Settembre, N. 40

OFFICINE
in Savigliano ed in Torino

COSTRUZIONI MECCANICHE ED ELETTRICHE.

Materiale mobile e fisso per Ferrovie e per Tramvie.
Ponti in ferro e fondazioni ad aria compressa.
Tettoie.
Ferrovie a dentiera e Funicolari.
Argani, Grues e Montacarichi.

Dinamo di piccola e di grande potenza, sistema Hillairet Huguet.
Trasporti di forza motrice a distanza.
Illuminazione elettrica.
Ferrovie e Tramvie elettriche.
Argani, Grues, Macchine utensili, Pompe centrifughe, ecc., con trasmissione elettrica.

FERROVIE PORTATILI.

Per le FERROVIE PORTATILI dirigersi ai sigg. S. SINIGAGLIA E C. — Torino, via Arcivescovado, n. 1 B.

Lime, Raspe, Acciai, Utensili

MACCHINE-UTENSILI

Fabbriche in RIVOLI ed AVIGLIANA

FRATELLI PASTORI

UFFICI E MAGAZZINI DI DEPOSITO
in TORINO, Via delle Finanze, 13.

F. CASANOVA, Libraio-Editore
TORINO — *Piazza Carignano* — TORINO

LES GRANDES BARÈMES
DE LA
CONSTRUCTION MÉTALLIQUE

Barème généraux - Flexion - Compression - Flambage - Traction - Poids de matériaux Renseignements utiles au constructeur
par Raymond Cros, Ingénieur.
Un vol in-4° oblung avec nombreuses figures
Lire 41.

L'AIR COMPRIMÉ
APPLIQUÉ A LA
TRACTION DES TRAMWAYS
par L. A. Barbes.
Un vol. in-8° avec 96 fig., 1896. — **L. 8.75**

DICTIONNAIRE
DES
CHEMINS DE FER
Allemand-Français et Français-Allemand.
1e partie : *Allemand-Français.*
Un vol. in 8°, 1896. — **L. 15.50.**

Etude théoriques et pratiques
SUR LES PONTS ET VIADUCS
EN MAÇONNERIE
par J. Dubosque, Ingénieur
Ve édition, refondue, avec 15 pl. et 141 fig.
1 vol. in-8° — **L. 17.50.**

Etude théorique et pratique
SUR LES
BARRAGES RESERVOIRS
par A. Dumas, Ingénieur.
Un vol. in-8°, avec 107 fig., 1896, — **L. 8.75.**

Ditta Macchi, Izar e C.

di F.lli MACCHI e PASSONI
MILANO
Via Carlo Farini, N. 27
(*fuori Porta Garibaldi*)
FABBRICAZIONE MECCANICA

Bolloni, Ramponi e Chiodi

per armamento di ferrovie e tramways e per costruzione di scambi e crociamenti, piattaforme, caldaie a vapore, ponti, tettoie, ecc., e specialità in bolloni tipo Ardennes. Impianto speciale per la fabbricazione di macchine utensili, come torni, trapani, limatrici, ecc.

LIVRET-CHAIX

MM. le Voyageurs peuvent se procurer à la Librairie Chaix, 20, rue Bergère, a Paris et dans les gares et les librairies, les Recueils suivants, seules publications officielles des chemins de fer paraissant depuis cinquante ans, avec le concours et sous le contrôle des Compagnies:

L'Indicateur-Chaix (paraissant toutes les semaines)	Fr.	» 75
Livret-Chaix continental 1° vol. réseaux français		1 50
Livret-Chaix continental 2 v. services étrangers		2 »
Livret-Chaix spécial de chaque réseau		» 40
Livret-Chaix spécial des Environs de Paris		» 25
Livret de l'Algérie et de la Tunisie, avec carte		» 50

Torino, 1896 — Tip. Lit. Camilla e Bertolero di Natale Bertolero, Via Ospedale, 18.

G. Pastori Dirett. propr. respons.

ANNO XXIX. Sabato, 13 Giugno 1896 NUM. 24.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino

FERROVIA DEL SEMPIONE

Nella seduta del 29 maggio u. s., venne presentato, come abbiamo già annunciato, dal Ministro degli Esteri, Caetani, di concerto col Ministro dei Lavori Pubblici, Perazzi, col Ministro delle Finanze, Branca, e col Ministro del Tesoro, Colombo, il disegno di legge per l'approvazione del trattato ed atti di concessione per la costruzione di una ferrovia attraverso il Sempione.

Il disegno di legge, che più sotto pubblichiamo, è preceduto da una lunga Relazione, della quale, per l'assoluta mancanza di spazio, dobbiamo limitarci a riprodurre la conclusione:

Signori! Col disegno di legge, di cui vi chiediamo l'approvazione, si viene a dare completo adempimento ad una deliberazione presa sono ormai 40 anni dal Parlamento subalpino, per la congiunzione delle valli del Rodano e del Toce con una ferrovia, e vi si dà adempimento mediante un progetto che offre condizioni di costruzione e di esercizio della nuova linea del Sempione, eccezionalmente facili e favorevoli, sia per la poca altezza della galleria, di cui sono conseguenza le buone condizioni altimetriche dei tronchi di accesso, sia per la singolare abbondanza delle forze idrauliche disponibili ai due imbocchi, dalle quali saranno assicurati il regolare avanzamento dei lavori di scavo, una attiva ed efficace ventilazione della galleria durante l'esercizio ed eventualmente l'energia elettrica da applicarsi alla trazione dei treni. Il concorso che dobbiamo dare all'esecuzione di quest'opera colossale è assai limitato, in confronto dei considerevoli vantaggi che all'Italia arrecherà il nuovo passaggio, coll'estendere il commercio di transito di Genova in un'ampia e ricca zona, posta ora nel dominio commerciale del porto di Marsiglia; coll'abbreviare notevolmente i tragitti fra una gran parte d'Italia e la Svizzera francese, l'Inghilterra ed una estesa regione della Francia, nella quale è compresa la sua capitale; col procurare un considerevole incremento di prodotti su molte linee di proprietà dello Stato.

Nelle attuali condizioni delle ferrovie, al di là e al di qua delle Alpi, questi vantaggi sono di per sè sufficienti a giustificare il vostro voto favorevole al presente disegno di legge; ma coi mezzi che vi abbiamo accennati saranno accennate a migliorare le condizioni del Piemonte e della Lombardia verso il passaggio del Sempione ed estesa fra noi la sua zona di efficienza.

Anche oltre le Alpi, quando sia assicurata l'apertura della grande galleria, non si tarderà ad intraprendere altri lavori intesi egualmente ad estendere la sua azione. Il tragitto da Losanna a Parigi può, con alcune rettificazioni dei tracciati esistenti, essere abbreviato di 17 chilometri nella traversata del Jura e migliorato nella sua altimetria. Da Vièz a Spiez, sul lago di Thun, è progettata una ferrovia che presenta grandi difficoltà tecniche, ma che abbrevierebbe enormemente tutti i tragitti dall'Italia a Berna ed oltre, per la valle del Sempione: onde si può presumere che non si tarderà molto ad eseguirla, al pari degli abbreviamenti nel Jura, ai quali è interessata la Società Paris-Lyon-Méditerranée.

Vi è dunque ogni ragione di ritenere che l'azione di quel nuovo traforo, in favore dei nostri commerci e delle nostre industrie, andrà ad acquistare progressivamente maggiore efficacia.

Ma un beneficio immediato e speciale che l'Italia conseguirà da quella grandiosa costruzione, sarà quello di procurare lavoro per un lungo periodo di tempo a migliaia di operai italiani, senza che essi abbiano ad esulare in lontane regioni. I nostri minatori, ricercati in tutte le parti del mondo per i lavori sotterranei, verranno certamente occupati nei lavori dell'uno e dell'altro imbocco, ai confini d'Italia, e sotto l'osservanza di minute e rigorose regole igieniche; ed altro lavoro troveranno pure nella costruzione del tronco Iselle-Domodossola e delle altre linee d'accesso. Quindi, anche per questa considerazione, non dubitiamo punto della vostra approvazione all'esecuzione di un'opera così profittevole ai nostri interessi, e che si è resa possibile, dopo quarant'anni di ardui tentativi, specialmente mercè l'ardita iniziativa che il Governo e gl'ingegneri italiani hanno presa col traforo del Cenisio.

Ai due articoli del disegno di legge che approvano il trattato e la concessione del tronco di ferrovia dal confine ad Iselle, abbiamo creduto necessario aggiungerne un

terzo per assegnare un fondo speciale di 50,000 lire nel bilancio passivo del Ministero dei Lavori Pubblici per l'esercizio 1896-97, destinato agli studi ed alla compilazione di un progetto definitivo per il tronco Iselle-Domodossola. Si hanno già degli studi su questo tronco di ferrovia, fra gli altri quelli dell'ing. Lommel. Ma nessuno di essi corrisponde veramente alle condizioni del problema attuale, in cui trattasi di congiungere lo sbocco della galleria in Val Cherasca, alla quota di metri 633.75, coll'attuale stazione di Domodossola alla quota di 271.40 s. m. D'altronde quei progetti sono soltanto di massima, mentre occorre avere per quel difficile tronco un progetto di esecuzione studiato diligentemente in tutti i suoi particolari. È essenziale, per stabilire una linea nelle migliori condizioni di struttura e di esercizio e per raggiungere altresì ogni possibile economia, far studiare maturamente il terreno in tutte le sue particolarità da abili ingegneri. E perciò, sebbene la costruzione del tronco Iselle-Domodossola non possa richiedere più di tre anni o di tre anni e mezzo di lavoro, stimiamo necessario di farne subito intraprendere gli studi, e di poter disporre dei mezzi a tale uopo necessari.

Quando si avrà un progetto bene studiato e definitivo del tronco Iselle-Domodossola, saranno sottoposti alla vostra approvazione i provvedimenti per la sua costruzione e per lo stanziamento dei necessari fondi. E nella stessa occasione vi sarà pure proposta, in quanto potesse ancora essere necessario, la soluzione delle questioni che si riferiscono al completamento delle strade di accesso al Sempione sul versante italiano.

La linea Novara-Domodossola soddisfa già completamente agli interessi di Genova e di tutte quelle regioni della nostra penisola che, per accedere al Sempione, devono transitare per Genova e per Novara. Milano però e tutta la regione Lombardo-Veneta non avrebbero nella linea Novara-Domodossola la loro più breve e più diretta comunicazione col Sempione. Torino poi non otterrebbe alcun altro vantaggio dall'apertura di quel passaggio, all'infuori di quello indiretto dell'abbassamento delle tariffe ferroviarie fra Modane e Ginevra; poichè per arrivare a Losanna, daddove si diramano le ferrovie per Berna, per Neuchâtel, per Pontarlier ed oltre, resterebbe sempre più breve il tragitto attuale per il Cenisio.

Ma, costruendosi la linea Santhià-Borgomanero, già da tanti anni così vivamente ed anche recentemente reclamata dal Municipio torinese, la linea del Sempione diverrebbe la più breve fra Torino e Losanna, e quindi servirebbe efficacemente alle comunicazioni commerciali fra il Piemonte ed una gran parte della Svizzera.

Già in varie occasioni il Governo riconobbe l'importanza che presenta quel tronco per gl'interessi commerciali di una gran parte del Piemonte, e quindi è da desiderarsi che si possa trovar modo che la linea Santhià-Borgomanero venga aperta all'esercizio contemporaneamente a quella Briga-Domodossola, poichè così verrà estesa la zona di efficienza del Sempione in Italia in una popolosa ed industre regione, la quale altrimenti non risentirebbe i benefizi di questo nuovo passaggio alpino.

A raggiungere un tale scopo provvede l'art. 4 del presente disegno di legge, combinato coll'altro disegno di legge che in questa stessa seduta vi è stato presentato dal mio collega il Ministro dei Lavori Publici; e col quale si porta da L. 3000 a L. 4000 il chilometro la sovvenzione annua massima, determinata dall'art. 5 della legge 24 luglio 1887, n. 4785 (serie 3ª).

Se non in egual grado, pure molto utile deve ritenersi il tronco Arona-Gravellona per la sponda occidentale del Lago Maggiore, in quanto esso abbrevierà di 15 chilometri il tragitto da Milano al Sempione; onde anche quando la Svizzera proponeva il progetto di traforo del 1886, veniva da Milano reclamata la costruzione di quel tronco, che dovrà pure esssere argomento di studio per poter attuare questo miglioramento nelle comunicazioni attualmente esistenti fra il Sempione e la Lombardia. Ed anche di questo tronco, come di quello Gravellona-Intra, che è pure desiderato da Torino, e che estenderebbe nella parte settentrionale del Lago Maggiore l'azione della Ferrovia del Sempione, si ritiene che potrà essere assicurata l'esecuzione, con sovvenzioni chilometriche nel limite di L. 4000, essendo quei tronchi certamente produttivi.

DISEGNO DI LEGGE.

Art. 1. Il Governo del Re è autorizzato a dare piena ed intera esecuzione al trattato, stipulato in Berna fra l'Italia e la Confederazione Svizzera, il 25 novembre 1895, per la costruzione e l'esercizio di una ferrovia attraverso il Sempione da Briga a Domodossola.

Art. 2. È approvata la convenzione stipulata il 22 febbraio 1896, fra i Ministri dei Lavori Pubblici, delle Finanze e del Tesoro ed i signori Ernesto Ruchonnet e Giulio Dumur, rappresentanti della Società Ferroviaria Jura-Simplon, con l'allegato capitolato d'oneri, per la concessione alla Società medesima di una ferrovia, attraverso il Sempione, dal confine Italo-Svizzero ad Iselle.

Art. 3. Nella parte straordinaria del bilancio passivo del Ministero dei Lavori Pubblici per l'esercizio 1896-97 sarà iscritta una somma di lire 50.000 in apposito capitolo sotto la denominazione: *Studi per un progetto definitivo di costruzione del tronco di ferrovia da Domodossola ad Iselle.*

Art. 4. Il Governo del Re è autorizzato a concedere col massimo sussidio chilometrico la costruzione e l'esercizio di una linea di abbreviamento fra Santhià e un punto della ferrovia Borgomanero-Gozzano.

In tal caso provvederà perchè la nuova linea sia messa in corrispondenza coi treni internazionali attraversanti il Sempione e che per essa sia avviato tutto il traffico fra la Svizzera e Torino e l'alto Piemonte.

Provvederà anche perchè nelle tariffe sia tenuto conto dell'abbreviamento quando alla apertura del Sempione quella linea non fosse ancora aperta all'esercizio.

CONVENZIONE per la costruzione e l'esercizio di una strada ferrata attraverso il Sempione dalla frontiera italo-svizzera ad Isella.

Fra S. E. il Ministro dei Lavori Pubblici, comm. Giuseppe Saracco, S. E. il Ministro delle Finanze, comm. Paolo Boselli, S. E. il Ministro del Tesoro, comm. Sidney Sonnino, contraenti a nome dell'Amministrazione dello Stato, ed i signori Ernesto Ruchonnet, presidente, e Giulio Dumur, membro della Direzione del Giura-Sempione, contraenti a nome della Compagnia delle Strade Ferrate Giura-Sempione, è convenuto quanto segue:

Art. 1. Il Governo Italiano accorda alla Compagnia delle Strade Ferrate Giura-Sempione la concessione per la costruzione e l'esercizio di una strada ferrata a scartamento normale attraverso il Sempione, dalla frontiera italo-svizzera fino ad Isella.

La Compagnia concessionaria si obbliga a costruire e ad esercitare la strada ferrata suddetta, tanto a suo profitto, quanto a sue spese, rischi e pericoli, ed il Governo Italiano, a sua volta, si obbliga a costruire la linea di accesso alla grande galleria dalla stazione di Domodossola fino, e compresa, alla stazione di Isella, e ad aprire detto tronco allo esercizio alla stessa data in cui verrà aperta all'esercizio la grande galleria.

La concessione in parola è accordata, per la durata di anni 99, a cominciare dalla data di apertura dalla linea all'esercizio.

Le condizioni della presente concessione sono determinate:

a) dal trattato internazionale del 25 novembre 1895, stipulato fra l'Italia e la Svizzera, per la costruzione e l'esercizio di una strada ferrata attraverso il Sempione;

b) dalla presente Convenzione e dall'annesso Capitolato d'oneri di pari data, che ne forma parte integrante;

c) dalle disposizioni generali della legge Italiana del 20 marzo 1865 sui Lavori Pubblici, e dalle relative disposizioni regolamentari, in quanto non siavi derogato negli atti sopra menzionati *sub a* e *b*.

Art. 2. L'esercizio della linea fra Brigue e Domodossola sarà fatto dalla Compagnia Giura-Sempione.

Fra Isella e Domodossola tale esercizio si limiterà al servizio dei treni, pel quale la Compagnia Giura-Sempione riceverà dal Governo Italiano una somma annua, che le rimborsi integralmente tutte le spese derivanti da tale servizio.

Le condizioni particolari per l'esercizio del tronco Isella-Domodossola, come le condizioni dello impianto della stazione Comune

di Domodossola e dell'uso della medesima da parte delle Amministrazioni interessate, saranno determinate da accordi speciali.

Art. 3. Tenuto conto dei vari vantaggi derivanti all'Italia dal tracciato attualmente progettato, lo Stato accorda alla Compagnia, e rispettivamente alla sua Impresa generale, per quanto vi sarà luogo, le seguenti agevolazioni:

1. Una sovvenzione annua di L. 3,000 a chilometro, calcolata sopra una lunghezza virtuale di 22 chilometri, cioè L. 66,000 all'anno (art. 12 del trattato);

2. L'utilizzazione gratuita delle forze idrauliche, sia come forza motrice, che per l'illuminazione elettrica, come per qualunque altro uso, necessario alla costruzione ed all'esercizio del gran *tunnel* nel territorio Italiano, sempre però conformandosi alle disposizioni della legge in vigore per la concessione delle acque pubbliche ed ai relativi regolamenti;

3. L'esenzione dai diritti d'entrata per gli istrumenti, macchine, utensili e, in generale, per tutto il materiale che sarà impiegato nei lavori di costruzione e nei relativi impianti come istrumento o mezzo di esecuzione, sotto la condizione che, ultimati i lavori, il materiale che non sarà adoperato per l'esercizio, venga riesportato, oppure che la Compagnia concessionaria ne paghi i diritti di entrata corrispondenti allo stato in cui esso si troverà.

Saranno del pari esenti dai diritti di entrata i materiali da costruzione, le rotaie e loro accessori per la costruzione del binario definitivo sul territorio Italiano.

Le materie esplodenti e i loro accessori che saranno adoperati nei lavori di costruzione, saranno egualmente esenti sia dai diritti di entrata, che dall'imposta di fabbricazione. Cionondimeno, a parità di condizioni, la Compagnia dovrà preferire l'industria nazionale italiana.

Per le materie esplodenti e loro accessori, la parità di condizioni avrà luogo quando i prezzi offerti dall'industria italiana non oltrepasseranno quelli offerti dall'industria straniera, aumentati del 5 per cento per la polvere da mina, e del 10 per cento per la dinamite.

Allorquando, in seguito a concorso fra le fabbriche italiane e svizzere, verrà dimostrato che i prezzi dei prodotti italiani oltrepassano i limiti sopra indicati, il Governo autorizzerà la introduzione delle materie esplodenti e loro accessori di origine straniera, con franchigia di qualsiasi diritto. In mancanza di tale autorizzazione, la importazione delle forniture in parola sarà sottoposta al pagamento dei diritti di dogana, a norma delle tariffe in vigore.

Per godere di siffatte esenzioni, la Compagnia si sottoporrà alle disposizioni che il Governo Italiano giudicherà opportune, nell'intento di evitare frodi e di garantire gl'interessi dell'Amministrazione doganale.

4. Saranno sottoposti ad un diritto fisso di registrazione di una lira:

a) l'atto di concessione per la costruzione e l'esercizio della linea;

b) l'atto di costituzione della Compagnia concessionaria, come pure le modificazioni che il medesimo subisse in avvenire;

c) gli atti mediante i quali la Compagnia abbia aggiudicato o fosse per aggiudicare la costruzione della linea e sue dipendenze sul territorio italiano, sia a corpo come a prezzi unitarii.

Gli atti concernenti la espropriazione di terreni ed altri beni stabili, motivata dalla costruzione della strada ferrata, saranno parimenti sottoposti ad un diritto fisso di lire una per ogni atto, e così pure tutti gli atti concernenti esclusivamente l'esercizio.

5. Per quanto concerne la imposta della ricchezza mobile da pagarsi dalla impresa generale della Compagnia sul reddito imponibile derivante dalla costruzione della prima galleria, tale imposta è calcolata sulla base del 7 per cento del capitale di 12 milioni ammessi, qui in seguito, come base di valutazione per l'imposta di circolazione, ed è fissata nella somma di lire 84,000. La medesima sarà riscossa in sei annualità di 14,000 lire ciascuna, a partire dalla fine del secondo anno dopo lo incominciamento dei lavori. Parimenti per la costruzione della seconda galleria, l'imposta è calcolata sulla base di valutazione per la tassa di circolazione. Essa sarà riscossa in cinque annualità eguali a decorrere dalla fine del primo anno, dal principio dei lavori della seconda galleria.

6. Per quanto si riferisce all'imposta di ricchezza mobile, da pagarsi dalla Società sul reddito imponibile derivante dall'esercizio della linea concessa, il reddito netto corrispondente sarà stabilito sulla base del prodotto lordo risultante dal conto speciale d'esercizio della detta linea, e praticando, in aggiunta a tutte le deduzioni di già accordate, o che potranno esserlo ulteriormente dalla legge, una deduzione speciale del 25 0[0 del detto prodotto lordo, a titolo di compenso pei rischi straordinari e le spese commerciali d'impianto della linea.

L'ammontare degli interessi corrisposti al capitale impiegato per la costruzione della linea concessa non sarà sottoposto all'imposta sulla ricchezza mobile, ogni qualvolta la Compagnia non abbia emesso od impegnato questo capitale, o non lo abbia garantito con ipoteca in Italia. Tale ammontare non sarà per conseguenza diffalcato dal prodotto lordo, per stabilire il reddito netto dell'esercizio della linea.

Infine la tassa di circolazione non sarà rispettivamente riscossa se non dopo l'apertura all'esercizio di ciascuna delle due gallerie, e sarà basata su d'un capitale di 12 milioni di lire per la prima e di 3 milioni per la seconda galleria.

L'art. 15 della legge del 27 aprile 1885, n. 3048 (serie 3ª), è applicabile alla linea concessa.

Le concessioni ed agevolazioni di cui ai numeri 2, 3 e 4 del presente articolo si applicheranno, in quanto ne sarà il caso, tanto alla costruzione della prima galleria, che a quella eventuale della seconda.

Art. 4. Per tutto quanto concerne l'espropriazione dei terreni necessari all'impianto della strada e sue dipendenze, o l'espropriazione di qualsiasi altro diritto immobiliare, il Governo italiano garantisce alla Compagnia l'applicazione delle prescrizioni legali vigenti per la costruzione di strade ferrate pubbliche in Italia. Questo diritto di espropriazione è esteso alle installazioni elettriche eventualmente necessarie per la costruzione e l'esercizio del gran tunnel, come pure ai lavori ed opere che ne derivano.

La Compagnia è tenuta a conformarsi alle disposizioni della legge 7 giugno 1894 e del vigente regolamento per la trasmissione delle energie elettriche a distanza.

Gli impiegati addetti all'esercizio della strada ferrata sono sottoposti, in materia di imposte, alla legislazione del luogo di loro domicilio.

Art. 5. Il Governo avrà diritto di riscattare la concessione a cominciare dal 30° anno dall'apertura della linea all'esercizio, mediante preavviso di un anno almeno, e mediante il rimborso integrale delle spese di primo impianto dalla Compagnia sostenute per la costruzione della linea, deduzione fattane per altro del capitale delle sovvenzioni accordate al concessionario in Italia dallo Stato, dalle Provincie, dai Comuni e dalle Corporazioni.

Allo spirare della concessione, il Governo dovrà ugualmente rimborsare alla Compagnia le spese di primo impianto, deduzione fatta delle summentovate sovvenzioni, a meno che non preferisca rinnovare la concessione per un nuovo periodo di 99 anni, alle stesse condizioni.

Però, durante questo nuovo periodo, il concessionario cesserà dal godere il beneficio della sovvenzione annuale chilometrica di L. 3000, di cui all'art. 3, e lo Stato potrà, quando lo creda, riscattare la concessione alle condizioni previste dal presente articolo.

Allo spirare di questo nuovo periodo di tempo, la strada ferrata e le sue dipendenze faranno ritorno, gratuitamente, allo Stato, ad eccezione del materiale rotabile e degli approvvigionamenti.

Art. 6. Non appena la presente convenzione entrerà in vigore, quattro delegati saranno designati dal Consiglio federale, su proposta del Governo italiano, per far parte del Consiglio d'Amministrazione della Compagnia Giura-Sempione.

Art. 7. Per tutta la durata dei lavori di costruzione, la Compagnia avrà al cantiere d'Isella un rappresentante tecnico, al quale possano validamente essere indirizzati tutti gli ordini e comunicazioni da parte delle Autorità italiane competenti, concernenti i lavori stessi.

Durante il periodo di esercizio, la Compagnia eleggerà domicilio legale a Domodossola, ove essa sarà rappresentata da un agente speciale, al quale possano validamente essere indirizzati tutti gli ordini e comunicazioni da parte delle Autorità italiane competenti.

Art. 8. La Compagnia non potrà mai trasmettere ad altri la presente concessione, senza l'autorizzazione del Governo italiano.

Art. 9. Le controversie di natura tecnica ed amministrativa che potessero insorgere in occasione della presente concessione ed annesso capitolato d'oneri, saranno risolute dal Ministro dei Lavori Pubblici. Le liti di carattere civile saranno deferite ad un tribunale arbitrale da costituirsi in ogni caso particolare. Ciascuna delle parti designerà due arbitri, e il quinto, al quale sarà conferita la presidenza, verrà scelto dai quattro primi, o mancando l'accordo, dal Presidente della Corte d'Appello di Roma.

Art. 10. La presente convenzione entrerà in vigore non appena avrà avuto luogo lo scambio delle ratifiche del trattato internazionale 25 novembre 1895, stipulato fra l'Italia e la Svizzera per la costruzione e l'esercizio di una strada ferrata attraverso il Sempione.

Fatto in Roma quest'oggi ventidue febbraio milleottocentonovantasei, in doppio originale. (*Seguono le firme*).

Facciamo seguito colla pubblicazione del Capitolato d'oneri, omettendo per brevità quegli articoli che sono comuni a tutte le concessioni di ferrovie e che non hanno una speciale importanza.

Art. 1. — *Oggetto della concessione.* — La Compagnia si obbliga a costruire e ad esercitare, tanto a suo profitto, quanto a sue spese, rischi e pericoli, una strada ferrata a scartamento normale

attraverso il Sempione dalla frontiera italo svizzera fino allo scambio d'accesso alla stazione d'Isella, prima stazione italiana fra Brigue e Domodossola, la frontiera essendo situata a circa 9100 metri dalla testa nord del gran sotterraneo, e circa 10,630 metri dalla testa sud.

Questa strada ferrata sarà costruita in conformità dei piani generali elaborati dalla Compagnia Giura-Sempione ed allegati al presente Capitolato d'oneri.

Art. 2. — *Termine pel principio e fine dei lavori.* — I lavori dovranno essere incominciati nello spazio di dodici mesi dalla data dello scambio delle ratifiche del trattato internazionale stipulato il 25 novembre 1895 tra l'Italia e la Svizzera per il traforo del Sempione, e la linea dovrà essere aperta all'esercizio entro otto anni al massimo da quella data.

Art. 3. — *Piani di esecuzione.* — I piani di esecuzione dei lavori da eseguirsi sul territorio italiano dovranno essere preventivamente approvati dal Ministro dei Lavori Pubblici e non potranno essere modificati senza la sua autorizzazione. La Compagnia deve parimenti dare comunicazione al Ministro dei Lavori Pubblici del programma e dei piani degli impianti per il traforo della grande galleria da eseguirsi nel territorio italiano.

Art. 4. — *Tipo da adottare.* — La strada ferrata sarà ad un solo binario a scartamento normale.

Peraltro, le opere d'arte esterne saranno costruite in guisa da permettere in seguito l'eventuale impianto di un secondo binario, se i bisogni dell'esercizio lo rendessero necessario.

Art. 5. — *Chiudende* (omissis).

Art. 6. — *Conservazione dei monumenti e proprietà di oggetti d'arte trovati nelle escavazioni* (omissis).

Art. 7. — *Sorveglianza* (omissis).

Art. 8. — *Treni ed orari.* — Il trasporto dei viaggiatori ha luogo almeno quattro volte al giorno in ogni senso. I treni viaggiatori debbono avere una velocità media di almeno 35 chilometri all'ora. Uno dei treni giornalieri in ogni senso dovrà essere un treno diretto.

Gli orari saranno sottoposti all'approvazione del Ministro dei Lavori Pubblici, il quale li regolerà d'accordo col Governo federale svizzero.

Art. 9. — *Servizio cumulativo.* — La Compagnia dovrà uniformarsi ai regolamenti approvati dal Governo per il servizio cumulativo e interno con le altre strade ferrate italiane.

Art. 10. — *Servizio postale e telegrafico* (omissis).

Art. 11. — *Corrispondenze e telegrammi di servizio* (omissis).

Art. 12. — *Riduzione delle tasse di trasporto in caso di prezzi eccessivi* (omissis).

Art. 13. — *Fondi speciali — Casse di soccorso.* — La Compagnia è tenuta ad alimentare convenientemente un fondo di rinnovamento. Essa è ugualmente obbligata a creare, per il personale, una Cassa di soccorso e una Cassa per malati, sia durante il periodo d'esecuzione dei lavori, sia durante il periodo dell'esercizio. Le disposizioni particolari, da emettersi al riguardo, sono sottoposte all'approvazione del Ministro dei Lavori Pubblici.

Art. 14. — *Scelta degli impiegati pel servizio non tecnico.* — Il personale non tecnico adibito all'esercizio della linea deve essere composto, per un terzo almeno, da militari o da volontari italiani in congedo, purchè, ben inteso, essi abbiano l'età voluta, nonchè le qualità morali e le attitudini fisiche necessarie.

Durante la costruzione della linea, la Compagnia deve parimenti impiegare un equo numero di sudditi italiani.

Art. 15. — *Decadenza dalla concessione.* — Se il termine pel principio e la fine dei lavori non fosse osservato, la Compagnia potrebbe, salvo i casi di forza maggiore, debitamente constatati, essere dichiarata decaduta dalla concessione, e si procederebbe ad una nuova aggiudicazione a norma degli articoli 252, 253 e 254 della legge 20 marzo 1865 sui Lavori Pubblici. (*Seguono le firme*).

FERROVIE CONCESSE ALL'INDUSTRIA PRIVATA

La sovvenzione chilometrica governativa.

Pubblichiamo il preannunciato disegno di legge, preceduto dalla relativa relazione, presentato alla Camera dei Deputati nella seduta del 29 maggio u. s. dal Ministro dei Lavori Pubblici, Perazzi, di concerto col Ministro del Tesoro, Colombo, per la « Facoltà al Governo di aumentare da L. 3000 a L. 4000 il massimo della sovvenzione governativa alle Ferrovie concessa all'industria privata ».

Signori!

Dopochè colla legge 30 giugno 1889, n. 6183 (Serie 3ª) vennero sanzionate le condizioni e le modalità per la concessione di nuove ferrovie pubbliche e furono stabiliti i criteri da seguirsi nel graduare la sovvenzione chilometrica, stata, per effetto della legge 24 luglio 1887, portata a lire 3000 e per la durata sino a 70 anni, il mio predessore, on. Saracco, in ossequio alle disposizioni di legge, presentava al Parlamento, nella tornata del 24 giugno 1895, una relazione corredata dai prescritti elenchi delle ferrovie richieste, negate e concesse, nel periodo fino a tutto il 1° settembre 1894, nella quale dava conto del risultato pratico ottenuto nell'applicazione della legge.

Da quegli elenchi, completati fino al 1° giugno corrente risulta che, sopra una lunghezza totale di chilom. 2170.290 di ferrovie chieste al Governo, non si potè giungere in un periodo di quasi nove anni che alla concessione di nove linee della lunghezza totale di chilom. 342.469, cioè nella ragione del 15 per cento della lunghezza delle linee domandate.

Nè è a dire che questo scarso risultato sia derivato da poco benevoli disposizioni del Governo, quando si consideri che delle ferrovie, per le quali era compiuta l'istruttoria fin dal 1894 e che raggiungevano la complessiva lunghezza di chilometri 332, non potè essere concessa posteriormente che una sola linea (Bari-Locorotondo), nè si ha indizio che altri aspiranti ne imitino l'esempio, sebbene per la maggior parte di quelle ferrovie sia già ammessa la massima sovvenzione chilometrica.

Questi fatti, e la considerazione del numero assai maggiore di domande di concessione che, presentate da enti morali o da privati, rimasero sospese nei primi stadii dell'istruttoria, senza più oltre essere coltivate, domande che contemplano anche linee di una utilità pubblica incontestabile, hanno fatto sorgere in noi il dubbio che, per avviare un periodo più fecondo nelle costruzioni ferroviarie a cura dell'industria privata, occorra ampliare le facoltà del Governo in ordine alla misura della sovvenzione da accordarsi.

Mercè la facoltà che vi chiediamo di aumentare fino a L. 4000 a chilometro la sovvenzione, il Governo si troverebbe meglio in grado di esplicare utilmente l'azione sua in questa materia, e crediamo altresì che gioverebbe a togliere di mezzo ogni remora all'ulteriore esame di quelle domande di concessione che presentano seria base di successo. E condizione essenziale, per raggiungere la misura massima della sovvenzione, dovrebbe essere che le esigenze tecniche ben accertate la richiedessero.

L'aumento di sovvenzione che proponiamo, mentre sarà valido incoraggiamento e stimolo all'industria privata, non potrà, a nostro avviso, essere di serio aggravio al bilancio dello Stato.

E crediamo anche che le ragioni politiche ed economiche ci sorreggano nella nostra proposta, poichè, compiute le grandi linee arteriali, eseguite in gran parte le ferrovie più facili che ad esse fanno capo, molti centri pure importanti, specie nel mezzogiorno, aspirano ad essere allacciate alla rete principale, ciò che per le difficoltà tecniche e l'elevata spesa di costruzione, derivante dalle notevoli altitudini, non poterono ancora ottenere.

A questo obbiettivo, soddisferà la legge che lascia inalterate le altre disposizioni vigenti sulla materia (art. 2); epperò convinti della necessità di spianare la via al completamento della rete secondaria senza rischio o intervento diretto dello Stato, e di richiamare maggior concorso di capitali privati a quest'opera provvida tanto desiderata, abbiamo l'onore di presentare ai vostri suffragi; con fiducia di benevole accoglimento, il presente disegno di legge.

DISEGNO DI LEGGE.

Art. 1. Il Governo del Re è autorizzato ad aumentare da lire 3000 a lire 4000 il massimo della sovvenzione stabilita dall'articolo 5 della legge 24 luglio 1887, n. 4785 (serie 3ª), per ogni chilometro e per un periodo di tempo da 35 a 70 anni in favore delle ferrovie pubbliche che in avvenire saranno concesse in virtù dell'articolo 12 della legge 29 luglio 1879, n. 5000 (serie 2ª).

Art. 2. Per le norme e per i criteri che dovranno dirigere l'azione del Governo nel graduare in diversa misura l'ammontare e la durata della sovvenzione, rimangono confermate le disposizioni stabilite dal Regio Decreto 25 dicembre 1887, n. 5162 *bis*, modificato dalla legge 30 giugno 1889, n. 6183 (serie 3ª).

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Relazione del Consiglio d'Amministrazione sull'Esercizio 1895 - Assemblea generale 25 maggio 1896

Signori!

I risultati del bilancio dell'anno 1895 che abbiamo l'onore di presentarvi poco variano da quelli dell'anno precedente.

Progredirono regolarmente le costruzioni concesse colla legge 20 luglio 1888 e vi si spesero nell'anno L. 14,276,746.10.

Delle linee concesse colla Legge predetta sono entrate in pieno esercizio quelle di Rocchetta-Gioia (140 ch.), Lecco-Colico (39 ch.), Barletta-Spinazzola (65 ch.), i tronchi di Rocchetta-Rionero (25 ch.) e di Sulmona-Cansano (26 ch.). Sono tuttora in costruzione i tronchi Rionero-Potenza (44 ch.) e Cansano-Isernia (102 ch.) i quali saranno ultimati e aperti all'esercizio nei termini di contratto.

Sulle linee in esercizio aumentò la partecipazione della Società ai prodotti divisibili collo Stato di L. 9,509.35
e a quelli non divisibili collo Stato, di » 144,690.43

Totale L. 154,199.78

Aumentarono le spese d'esercizio di » 47,034.35

cosicchè l'aumento negli utili dell'esercizio salì a . . . . L. 107,165.43

raggiungendo gli utili stessi la somma totale di L. 3,808,686.81.

Nella liquidazione generale, troverete alla partita « Differenze di cambio » una maggiore spesa di L. 22,256.62, dovuta ad un arretrato illiquido con Società ferroviarie in corrispondenza e portato nel conto 1895 per oltre L. 100,000.

Il Conto generale di liquidazione constata un aumento di utili di L. 54,859.87, e il dividendo di L. 8 che vi proporremo di ripartire alle azioni in aumento delle L. 25 già distribuite sarà prelevato per L. 6.55 sugli utili della liquidazione generale e per L. 1.45 su quelli pel patrimonio privato della Società che da L. 16,029,520.19 è salito nel passato esercizio colle attività accumulate a tutto il 1894 a L. 16,096,643.96.

Quantunque per le ragioni che saranno dette nel corso di questa relazione il traffico non si sia svolto nelle proporzioni da noi desiderate, l'anno scorso dev'essere tuttavia considerato fra quelli fortunati, essendosi addivenuti ad accordi col Governo che riteniamo gioveranno al consolidamento della Società e a soddisfare i giusti voti più volte espressi dal personale sociale.

Avremo infatti l'onore di sottoporre alla vostra approzione una convenzione stipulata colle LL. EE. i ministri dei Lavori Pubblici e del Tesoro (vedi all. 13) per la concessione alla Società della costruzione dei due tronchi di ferrovia Boiano-Cantalupo e Cantalupo-Carpinone e dell'esercizio dei due tronchi suddetti e del terzo tronco già costruito dal Governo da Boiano a Bosco Redole e così della intera linea Campobasso-Isernia alle condizioni della Convenzione 20 giugno 1888 approvata colla legge 20 luglio 1888, n. 5550, serie 3ª. Colla costruzione di questi tronchi sarà compiuta un'altra comunicazione tra la parte centrale e la meridionale della Rete Adriatica.

Sarete altresì chiamati a deliberare sovra un altro progetto di convenzione. il quale, sotto la modesta denominazione di « Modificazioni al Contratto ed al Capitolato per l'esercizio della Rete Adriatica » contiene un accordo inteso a regolare in modo stabile per tutta la durata del vigente contratto d'esercizio, cioè a tutto il 30 giugno 1905, la materia dei Fondi di riserva e della Cassa patrimoniale. Quando l'accordo predetto sarà tradotto in legge, i lavori ai quali provvedono ora i due primi fondi di riserva saranno fatti in conto esercizio mediante corrispettivi a corpo loro assegnati, con economia nelle spese di gestione; e il rifornimento della Cassa patrimoniale reso indipendentemente dalle fluttuazioni degli introiti lordi dell'esercizio permetterà di destinare al consolidamento ed ampliamento delle linee e delle stazioni le somme necessarie e d'accordo reputate a tale scopo sufficenti; ad ottenere tale risultato la Società ha creduto dover contribuire assumendo a suo carico la metà degli interessi del capitale annuo destinato ai lavori da farsi in conto Cassa patrimoniale.

Voi sapete, o Signori, che le Casse di previdenza istituite a favore del personale devono essere riformate. Con vostra deliberazione del 20 luglio 1888 autorizzaste il Consiglio d'Amministrazione a concordare definitivamente colle autorità competenti i nuovi statuti per il riordinamento di dette Casse a senso dell'art. 35 del Capitolato d'esercizio. Dopo lunghi studi si è ora finalmente stabilito l'accordo sul testo dei nuovi statuti unificati.

Però, compilati i bilanci tecnici si è riconosciuto che i mezzi disponibili non sono in relazione cogli oneri derivanti tanto dai vecchi statuti, quanto dai nuovi da sostituirsi a quelli. In questo stato di cose si sono concordati col Governo i mezzi per provvedere a siffatte deficenze e per impedire che altri ammanchi abbiano a verificarsi coll'assunzione di nuovo personale in servizio.

Qualora siano approvate per legge le proposte del Governo sarà compiuto un vecchio voto del Consiglio e vostro, che cioè sia stabilmente assicurato l'avvenire del personale sociale tanto nel tempo del suo servizio attivo quanto dopo il suo collocamento a riposo.

Prima di esporvi i particolari ragguagli sui risultati dello scorso esercizio o sugli altri argomenti presentati alle vostre deliberazioni, dobbiamo ricordare con animo addolorato la perdita fatta del benemerito consigliere il nobile comm. Carlo Cagnola, vivamente compianto dai suoi colleghi e da quanti ne conobbero l'ingegno e la rettitudine.

Vi annunziamo pure con dispiacere che S. E. il principe Don Tommaso Corsini, da voi eletto consigliere nell'ultima adunanza, ha creduto per i doveri creatigli da altre sue occupazioni di rinunziare all'ufficio.

I. — Situazione Finanziaria.

Il fondo disponibile di Cassa e Portafoglio al 31 dicembre 1895, come dal Bilancio (all. n. 1), è di L. 20,664,259.33

Preventivo dell'Esercizio 1896.

Attivo:

Sovvenzioni dello Stato a'termini dell'art. 7 del Contratto di esercizio	L. 32,061,645.88	
Sovvenzione dello Stato per le linee di nuova concessione, art 9 della convenzione 20 giugno 1888 »	5,200,000.—	
Concorso dello Stato nelle spese di costruzione delle linee di nuova concessione (annualità 7ª) . . . . . »	2,758,600.—	
Corrispettivo dovuto dallo Stato a'termini dell'art. 73 del Capitolato di esercizio . . . . »	6,660,000.—	
Prod. netto dell'eserc. »	3,800,000.—	
Incassi dipendenti dalla gestione dei fondi speciali e dall'esecuzione di studi e lavori in rimborso di spesa per conto dello Stato »	7,000,000.—	
In totale		» 57,480,245.88
Attività complessiva . .		L. 78,144,505.21

Passivo:

Imposte . . . . L.	3,000,000.—	
Interessi e ammortizzazioni . . . . »	45,000,000.—	
Lavori e provviste per il completamento delle linee di proprietà della Società, già in esercizio, e per la costruzione di quelle di nuova concessione . . . »	14,000,000.—	
Perdite di cambio per i pagamenti in valuta metallica ed estera, quotazione titoli all'estero, commissioni di Banca e altre minute spese . . . . . . »	1,300,000.—	
	»	63,300,000.—
Eccedenza . . L.		14,844,505.21

II. — **Lavori eseguiti sulle linee in esercizio.**

I principali lavori eseguiti nel 1895 sulle linee in esercizio furono i seguenti:

Sulle linee dello Stato, rete principale: ampliamento del servizio merci nelle stazioni di Vicenza e di Melzo; ampliamento del fabbricato viaggiatori, costruzione di una nuova cinta ed altri miglioramenti e riordinamenti nella stazione di Mantova; impianto del servizio merci nella stazione di Albano; prolungamento del binario tronco nella stazione di Parona; rinforzo dell'armamento sulla line Udine Pontebba; rifacimento in acciaio di 2 chilometri di binario in ferro sul tronco Legnago-Lendinara; di 4 chilometri sulla linea Rovigo-Chioggia; di metri 1053 di binario e di un deviatoio nella stazione di Cremona e di m. 612 di binario e di sette deviatoi nella stazione di Pistoia; ampliamento ed assetto provvisorio della stazione di Fabriano per l'innesto della linea per S. Arcangelo; costruzione di un cavalcavia al chilometro 36,271 della linea Roma-Orte, e completamento della massicciata del secondo binario sul tronco Orte-Chiusi.

Sulle linee della Società. rifacimento in acciaio di metri 1500 di binario sulla linea Castelbolognese-Ravenna, di metri 14,831 fra i chilometri 11 e 27 del tronco Pescara-Aquila e di metri 5004 fra le stazioni di Brindisi e Tuturano; compimento pel sottopassaggio di metri 4 di luce a travata metallica al chilometro 144,790, sostituzione di vôlti in muratura per doppio binario nel ponte al Cavo Penna al chilometro 178,364 e nei ponticelli ai chilometri 198,545, 198,917 e 200,239 della linea Bologna-Otranto; prolungamento ed assestamento dei binari della stazione di Senigallia ed ampliamento della stazione di Loreto.

Sulle linee complementari: costruzione di una casa cantoniera semplice al chilometro 0,648 della linea Ponte S. Pietro-Seregno; impianto di una condotta per acqua potabile alla stazione di Calusco, e consolidamento del corpo stradale al chilometro 28 della stessa linea; costruzione di un tombino ed aggiunta dei parapetti a 39 manufatti lungo la linea Lecco-Camerlata; miglioramenti ai fabbricati della linea Sondrio-Colico-Chiavenna; ampliamento delle stazioni di Brescia e di Mantova per l'innesto delle linee di Parma Brescia-Iseo e Mantova-Monselice; completamento al tronco Cornuda-Belluno; costruzione di due ponticelli a vôlta in muratura ed assetto di alcuni ponti e sottopassaggi in ferro in prossimità del forte di Brondolo sulla linea Rovigo-Chioggia; adattamento di locali nella stazione di Parma per il servizio della linea Parma-Spezia, e lavori diversi di completamento lungo i tronchi Firenze-Borgo S. Lorenzo, Fabriano-Pergola, Cervia-Cesanatico, Matelica-S. Severino e lungo le linee Lugo-Lavezzola, Roma-Sulmona, Foggia Manfredonia, Rocchetta-Gioia e Rocchetta-Rionero; riempimento parziale delle cave di prestito presso la stazione di Crevalcore e consolidamento della rampa di accesso verso Conselice del ponte sul diversivo Bonacquisto; completamento della nuova stazione di Faenza con la costruzione di una tettoia sul piano caricatore di trasbordo, condultura dell'acqua, ecc.

In conto primo fondo di riserva: consolidamento di rilevati e trincee, e di opere d'arte, e costruzione di scogliere per difesa di varie linee; restaurazione del fabbricato viaggiatori della stazione di Sanguinetto, gravemente danneggiato da un incendio; rialzamento del piano stradale fra i chilometri 128 e 129 della linea Bologna-Piacenza, e ricostruzione dell'edificio di presa d'acqua per il rifornitore della stazione di Vergato; impianto di briglie attraverso al fiume Reno a chilometri 61,224, 61,966, 69,224 e 86,943 della linea Firenze-Bologna; ampliamento del ponte in ferro a Pioppe di Salvaro e compimento della ricostruzione del ponte in muratura presso Borgo Panigale con Briglia a valle e consolidamenti vari; compimento della deviazione del fosso Borghetto e costruzione di un nuovo ponticello sul fosso Tarantello, ai chilometri 151 e 161 della linea Orte-Chiusi; opere di riparo contro la caduta di massi ed altri lavori di minore importanza in varie linee.

(Continua).

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

Conferenza internazionale ferroviaria per gli orari.

Come abbiamo preannunciato, si è radunata a Ginevra, nei giorni 10 e 11 corrente, la Conferenza oraria internazionale, la quale, esaurite le discussioni, ha stabilito di tenere la ventura riunione, per l'orario estivo 1897, a Vienna, nei giorni 9 e 10 dicembre p. v.

I numerosissimi Delegati di tutte le Ferrovie d'Europa trovarono a Ginevra gentilissima accoglienza, ed il tempo essendo stato favorevole, poterono godere il noto programma di feste disposto in loro onore dalle Ferrovie Svizzere, aggiungendovi ancora una escursione a Chamounix per oggi, sabato, dietro espresso invito delle Ferrovie della Parigi-Lione-Mediterraneo.

><

Per l'Esposizione internazionale del 1897 a Bruxelles.

Siamo informati che il Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio ha raccomandato al R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate di fare pratiche sollecite presso le Società Ferroviarie affinchè accordino i consueti ribassi a favore degli espositori e dei prodotti che da essi saranno inviati all' Esposizione internazionale generale che nel prossimo anno 1897 avrà luogo a Bruxelles, sotto l'alto patronato di S. M. il Re del Belgio e della Reale Famiglia, e con l'appoggio di quel Governo.

><

Ferrovie dell'Adriatico.

(Ponte sulla linea Bologna-Otranto).

La Direzione Generale delle Strade Ferrate Meridionali ha sottoposto alla superiore approvazione il progetto dei lavori occorrenti per la sistemazione con pile e volti in muratura per doppio binario, del ponte attualmente a travate metalliche per semplice binario sul torrente Ausa, al chilometro 111.561.59 da Bologna, della ferrovia Bologna-Otranto. La spesa preventivata per la esecuzione delle opere considerate in progetto ammonta a L. 18500. Si provvederà per appalto a licitazione privata ai lavori murari, ai movimenti di terra ed alla fornitura della ghiaia occorrente per il rialzamento della ferrovia. Ai lavori di armamento, ed al disfacimento dell'attuale tavolato in legno della travata e della armatura in legname posta a sostegno della medesima, si provvederà in economia.

><

Pel traffico dei prodotti agricoli.

Siamo informati che la Direzione Generale per le Strade Ferrate Meridionali, di accordo con quella delle Ferrovie del Mediterraneo, ha preso in esame i voti espressi dal Consiglio delle tariffe ferroviarie in ordine ai provvedimenti desiderati affine di promuovere il traffico dei prodotti agricoli nazionali specialmente in destinazione dell'estero, ed ha fatto conoscere al Ministero dei Lavori Pubblici il risultato degli studi all'uopo fatti per ognuna della proposte state formulate, interessandolo a voler manifestare i propri intendimenti a proposito delle osservazioni mosse in argomento dalle due Società interessate.

><

Ferrovie del Mediterraneo

(*Fornitura di materiale rotabile*).

La Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha indetto per il giorno 22 giugno alle ore 15 le seguenti licitazioni private per la provvista di materiale rotabile e relativa ferramenta:

N. 200 Carri scoperti a due assi della portata di 16 tonnellate di cui 75 con freno, serie L^f e 125 senza freno, serie L;

N. 400 Assi montati, classe 30;

N. 800 Molle di sospensione a balestra, tipo a^{bis};

N. 1000 Molle di trazione e repulsione a spira, tipo *b*.

— Nelle gare tenutesi presso la suddetta Direzione Generale il giorno 6 giugno per l'appalto della fornitura di N. 24 locomotive, rimasero provvisoriamente aggiudicatarie, salva l'approvazione del Regio Ispettorato Generale, le seguenti Ditte:

G. Ansaldo e C. di Sampierdarena: N. 16 locomotive a otto ruote accoppiate e relativi tender, munite di freno continuo Westinghouse e moderabile Henry;

Ing. Ernesto Breda e C. di Milano: N. 8 locomotive Compound a sei ruote accoppiate e relativi tender, munite di freno continuo Westinghouse.

(*Gara per materiale d'armamento*).

Il 29 scorso maggio, in Milano, presso la Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo ebbe luogo la gara a licitazione privata per l'acquisto di 150,000 arpioni ordinari per armamento mod. 2, del peso totale approssimativo di kg. 60,000, e di 55,000 arpioni speciali d'arresto per armamento, del predetto tipo, del peso totale approssimativo di kg. 27,500. Alla gara vennero invitate 7 Ditte, le quali tutte vi concorsero, rimanendo provvisoriamente aggiudicataria la Ditta F. Tassara e Comp., di Voltri, al prezzo di L. 370 la tonnellata per entrambe le qualità di arpioni.

><

Consiglio delle tariffe.

(*Nomina di un nuovo consigliere*).

Siamo informati che su proposta delle LL. EE. i Ministri delle Finanze e del Tesoro, con recente decreto di S. E. il Ministro dei Lavori Pubblici, è stato nominato consigliere per le tariffe delle Strade Ferrate l'onorevole signor conte comm. Girolamo Giusso, deputato al Parlamento, in surrogazione del signor comm. Cesare Rosmini, scaduto di carica.

><

Ferrovie Nord-Milano.

(*Secondo binario da Bovisa a Bollate*).

La Direzione delle Ferrovie Nord-Milano, in seguito a deliberazione del Consiglio di Amministrazione della propria Società, riguardante la costruzione del secondo binario sulla tratta Bovisa-Bollate, della linea da Milano a Saronno, ha compilato l'occorrente progetto ed ha sottoposto alla approvazione governativa, facendo istanza perchè tale opera sia dichiarata di pubblica utilità per tutti i conseguenti effetti di legge.

Lo sviluppo totale del doppio binario è di m. 5717, dei quali m. 5400.82 in rettifilo e m. 316.18, in curva con raggio minimo di m. 500. Le pendenze si mantengono sempre inferiori al 5 per mille, e solo per un tratto di m. 523 si raggiunge il 6.40 per mille. Il nuovo binario non è che il prolungamento di quello già esistente fra Milano e Bovisa, e verrà armato con rotaie del tipo Vignole del peso di 36 chilogrammi per metro corrente, lasciando una larghezza d'interbinario di m. 2.25 lungo la linea e di m. 2.50 nelle stazioni. La spesa preventivata per la esecuzione dei lavori e provviste relativi ammonta a L. 367,215.

Le ragioni che indussero la Società alla domanda di impianto del detto binario consistono specialmente nel bisogno di provvedere alla intensità del movimento dei viaggiatori e delle merci che si verifica su quella linea, la quale attraversa una plaga ove sono sorti e continuano a sorgere numerosi stabilimenti industriali, e che fa capo alla città di Saronno da dove si diramano altre tre linee importantissime che mettono ai laghi di Como e Maggiore, ed alle città di Novara, Varese e Laveno.

><

Ferrovia Roman-Plevna-Sciumla in Bulgaria.

Siamo informati che la costruzione della ferrovia da Roman a Plevna e Sciumla, destinata a collegare Sofia con Rusciuk, venne appaltata dal Governo Principesco ad una Società bulgara, presieduta dal signor Bulgaroff, la quale si è costituita col capitale di 2000 azioni di L. 1000 ciascuna.

A proposito di una tale costruzione, ci consta che l'appaltatore signor ingegnere Besenzanica, nostro connazionale, si è associato all'Impresa assumendo 700 azioni ed ottenendo la direzione tecnica esclusiva di tutti i lavori.

La nuova linea, a differenza di quella da Sofia a Roman, corre tutta in terreno abbastanza piano, nella valle del Danubio, cosicchè occorreranno soltanto lavori di sterro ed opere d'arte. Essa deve essere ultimata pel mese di ottobre 1898; ma il signor Besenzanica si ripromette di consegnarla con qualche anticipazione sull'epoca stessa. Ciò egli ha dichiarato al nostro Console generale a Sofia, il quale — ci consta — ha colto volontieri l'occasione dell'incontro coll'ing. Besenzanica per raccomandare vivamente a quest'ultimo gli operai italiani, che, purtroppo, nei lavori dell'altra linea suaccennata, sono stati decimati nell'inverno dall'influenza e nell'estate dalle febbri, e bene spesso danneggiati nei loro modesti salari da riprovevoli subappaltatori. Ha quindi interessato il signor ing. Besenzanica ad organizzare un servizio sanitario efficiente, raccomandandogli anche di lasciar ben comprendere agli impresari che quel Tribunale Consolare, come ha già fatto in un recente processo, difenderà sempre i diritti dei nostri poveri operai.

Per quanto ci viene assicurato, il prefato signor ingegnere si sarebbe addimostrato assai deferente alle raccomandazioni del nostro Console generale, al quale avrebbe data assicurazione di tenere nel miglior conto gli avvertimenti suaccennati.

><

Ferrovie dell'Adriatico.

(*Progetti, preventivi, ecc. presentati all'approvazione governativa*).

La Direzione Generale delle Strade Ferrate Meridionali ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici:

1. Il contratto stipulato colla Ditta Giannini Augusto per la esecuzione dei lavori di sistemazione con volti in muratura dei ponti attualmente a travata metallica sul torrente Sarra ai km. 115.910 e 120.934 della linea *Orte-Foligno-Falconara*;

2. Il progetto per l'impianto di una nuova bilancia a ponte a rotaie continue della portata di 30 tonnellate, in stazione di Vicenza, lungo la linea *Milano-Venezia*, con annesso preventivo di spesa di L. 6000;

3. La proposta per difendere la ferrovia contro il fiume Pescara, a sponda sinistra, presso Alanno, in corrispondenza del km. 28 della linea da *Pescara* ad *Aquila*. La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 30,300 ed alla esecuzione dei lavori si propone di provvedere a trattativa privata mediante una Ditta di fiducia dell'Amministrazione;

4. La proposta dei lavori occorrenti per la sistemazione del rilevato ferroviario fra i km. 17.686 e 17.846 della ferrovia da *Lugo* a *Lavezzola*, con annesso preventivo di spesa di L. 5,686.29;

5. La proposta per l'impianto di una stadera a ponte bilico da 30 tonnellate (del sistema Bianco-Opessi) in stazione di Pontebba, lungo la ferrovia da *Udine* a *Pontebba*. La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 5800;

6. Una proposta di modificazioni al progetto approvato per l'impianto della cancellata in ferro, in sostituzione a quella in legname nella *stazione di Brindisi-Porto*;

7. La proposta dei lavori occorrenti per la costruzione di un tombino per lo scolo dell'acqua che filtra nella cantina del fabbricato viaggiatori della stazione di Lucera, nella ferrovia da *Foggia* a *Lucera*.

(*Nuove corrispondenze andata e ritorno*).

Durante lo scorso mese di maggio vennero istituite in via di esperimento sulla Rete Adriatica le seguenti corrispondenze con biglietti di andata e ritorno delle tre classi, a riduzione normale:

da Surbo per Brindisi;

da Spinetoli Colli per S. Benedetto del Tronto.

><

Ferrovie del Mediterraneo.

(*Progetti, preventivi, ecc., presentati all'approvazione governativa*).

La Direzione Generale per le Strade Ferrate del Mediterraneo ha sottoposto alla approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici:

1. Il contratto stipulato colla Ditta Biagi Alfonso, di Cava dei Tirreni, per la esecuzione di lavori di parziale ricostruzione della calotta e dei piedritti della Galleria Lustra, nel tronco da Rutino ad Omignano, nella ferrovia da *Battipaglia* a *Reggio*;

2. Il preventivo della spesa di L. 630, occorrente per provvedere alla sistemazione del passaggio a livello esistente nella tratta *Ventimiglia-Confine Francese*, alla progressiva 150.600, con impianto delle relative chiusure;

3. La proposta per la esecuzione di lavori dipendenti da danni causati alla Ditta Armirotti, in seguito alla costruzione della linea *Succursale dei Giovi*. La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 850;

4. Il preventivo della spesa di L. 470 per provvedere ad alcune riparazioni al rilevato della stazione di Feroleto, lungo il tronco *Sant'Eufemia-Marcellinara*;

5. Il progetto di lavori di consolidamento del fabbricato viaggiatori della stazione di Corigliano Calabro, nella linea da *Taranto* a *Reggio*, con annesso preventivo di spesa di L. 1800;

6. La proposta pell'impianto di un compensatore, tipo Dujour, da intercalarsi nella trasmissione flessibile del disco di protezione della stazione di Pontremoli, nella linea *Parma-Spezia*. Spesa occorrente L. 330;

7. Il contratto colla Ditta Zanotti Francesco di Rivarolo Canavese per l'appalto dei lavori di costruzione del magazzino merci, e per l'ampliamento del piazzale nella stazione di Cherasco, lungo la linea da *Savona* a *Bra*;

8. La proposta dei lavori occorrenti per l'assicurazione, mediante piastre di ferro, delle travi sotto-guide in legname alle sottostanti lungherine di ferro dei due ponti sul torrente Lys, e per migliorare l'attacco, formato con semplici bolloni, delle analoghe staffe esistenti in altri 15 ponti di maggior luce, lungo la linea da *Ivrea* ad *Aosta*;

9. Il progetto di lavori di consolidamento del muro al piede dell'argine ferroviario fra l'estremo sud della stazione di Ronco ed il ponte n. 7, sul torrente Scrivia, lungo la ferrovia da *Novi* a *Genova*, con annesso preventivo di spesa di L. 4000;

10. Il progetto pei lavori di sistemazione della frana esistente nella scarpata sinistra della trincea in stazione di Porto Varallo-Ponchia, lungo la linea da *Oleggio* a *Pino*, con annesso preventivo di spesa di L. 7800;

11. La proposta per il rifacimento di m. 238.60 di binario armato con mod. H, in ferro, nella *stazione di Alba*, con armamento 1° tipo F. C. da m. 6 e 7 traversi per campata. La spesa all'uopo occorrente ammonta a L. 2100, oltre a L. 5450.75 rappresentanti il valore del materiale metallico di armamento.

><

Ferrovie della Sicilia.

(*Progetti, preventivi, ecc., presentati all'approvazione governativa*).

La Direzione Generale per le Strade Ferrate della Sicilia ha sottoposto alla approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici i seguenti progetti:

1. Per restauri saltuari ai rivestimenti della galleria di Marianopoli, posta fra i chilometri 105.822.32 e 112.299.73 da Palermo della linea *Roccapalomba-Santa Caterina*. La spesa all'uopo preventivata ammonta in totale a L. 23,700;

2. Per lavori di riparazione occorrenti alla galleria di Casa Giovanna, situata fra le progressive chilometriche 63.327.03 e 63.412.47 della linea *Palermo-Porto-Empedocle*. Per la esecuzione di tali lavori occorre una spesa di L. 1911;

3. Per lavori di ristauri saltuari alle murature di rivestimento della galleria Praino, fra i chilom. 123.611.25 e 123.873.88, della linea *Roccapalomba Santa Caterina*, con annesso preventivo di spesa di L. 2430;

4. Per lavori di restauro in calotta al rivestimento della galleria Magazzinazzo, posta fra le progressive 88.562.03 e 90.800.03 della linea *Roccapalomba Santa Caterina*, con un preventivo di spesa di L. 3240;

5. Per lavori di restauri saltuari al rivestimento della galleria di Pietro di Casa, posta fra le progressive chilometriche 58.717.32 e 58.084.85 da Palermo della

linea *Palermo-Porto Empedocle*. La spesa all'uopo preventivata ammonta in complesso a L. 12,300;

6. Per lavori di ristauro da eseguirsi in chiave nella galleria Xirbi, posta fra le progressive chilometriche 125.203.75 e 125.355.23 da Palermo, della linea *Roccapalomba-Santa Caterina*, con annesso preventivo di spesa di L. 1300;

7. Per lavori di restauri saltuari in calotta alla galleria di Lercara, posta alle progressive chilometriche 77.718.87 e 78.809.53 della linea *Palermo-Porto Empedocle*, per la cui esecuzione è preventivata la spesa di L. 3654;

8. Per lavori di riparazione al vôlto della galleria Freddicelli, posta fra le progressive 72.142.47 e 72.461.24 della linea *Palermo-Porto Empedocle*. Spesa preventivata L. 2025.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato:

Ha dato il suo avviso sulla liquidazione finale dei lavori di costruzione di un pennello a difesa del ponte sul Po, presso Valenza, nella ferrovia da Alessandria ad Arona, eseguiti dalla Impresa Gervaso, e sul componimento delle vertenze dalla medesima sollevate;

Ha dato il suo parere su di un atto di transazione, concordato colla Impresa Dri, in ordine a definizione di vertenze sorte colla Impresa medesima per la esecuzione dei lavori di costruzione di un arcata di viadotto e di contrafforti nella stazione di Dogna, lungo la ferrovia da Udine a Pontebba;

Ha dato il suo parere sugli atti di collaudo e di liquidazione finale dei lavori eseguiti dall'impresa Biagi Alfonso, per la parziale ricostruzione della galleria Lustra nel tronco ferroviario Rutino-Vallo, della ferrovia Battipaglia-Castrocucco; e sul progetto per la parziale ricostruzione di altri tratti di muratura di rivestimento nella stessa galleria, presentato dalla Direzione Generale per le Strade Ferrate del Mediterraneo;

Ha dato il suo parere su di uno schema di transazione concordato colla Ditta Fratelli Giovanni, Gaspero e Donato Rossi, circa indennità per espropriazioni di un loro terreno occupato in dipendenza dell'ampliamento della stazione di Arezzo, sulla linea Roma-Firenze.

><

Tariffe ferroviarie italiane.

La Mediterranea, ha comunicato con parere favorevole al Ministero dei Lavori pubblici:

a) Una domanda della Società Anonima Dinamite Nöbel di Torino, perchè le sia rinnovata per un altro anno, a cominciare dal 30 marzo p. p., ed alle stesse condizioni, la concessione fattale per i suoi trasporti di acido solforico e muriatico, a vagone completo, in partenza da Avigliana;

b) Una domanda della Ditta C. Candiani e Comp., perchè le sia rinnovata per un altro anno, ed alle stesse condizioni, la concessione fattale per i suoi trasporti di laterizi a vagone completo, da Lungovilla a Milano P. G.; Milano P. T. e Milano C. scadente il 31 luglio p. v.

—

Il Ministero del Tesoro, anche a nome di quello delle Finanze ha dato il suo nulla osta:

1. Alla rinnovazione per un altro anno, a partire dal 1° marzo p. p., della concessione Candiani ed Ellena pel trasporto di laterizi;

2. Alla proposta di concessione a favore della Ditta Pietro Valentini di prezzi speciali per i suoi trasporti di ghiaia, pietrisco, ecc., da Mantova ad alcune determinate stazioni del Veneto, in conformità di quanto si è praticato per altra Ditta;

3. Alla rinnovazione per un altro anno, a datare dal 27 aprile p. p. della concessione di cui ha fruito la Ditta Prinetti, Stucchi e Comp., di Milano, fino al 24 novembre 1895, relativa ai suoi trasporti di cascami di sughero.

—

Il Ministero del Tesoro, d'accordo con quello delle Finanze, ha ammessa la proposta di concessione di prezzi speciali a favore della Ditta B. D'Alberti pel trasporto di grano e farina da Santa Limbania-Calate a Voltri e viceversa, in conformità di quanto è già stato praticato per altre Ditte.

—

La Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo, d'accordo con quella delle Ferrovie dell'Adriatico, ha disposta l'estensione della serie A della tariffa locale N. 231, piccola velocità, alla stazione di Livorno (Marittima), dalla quale si effettuano trasporti di nitrato di soda.

—

La Mediterranea ha sottoposto alla superiore approvazione la seguente proposta di estensione di tariffa:

« La tariffa locale N. 419, piccola velocità, è estesa ai trasporti di bozzoli morti in partenza dalle stazioni della linea Sant'Eufemia-Catanzaro Marina, e di sgorboni vuoti in destinazione delle stazioni medesime ».

—

La Mediterranea, con parere favorevole, ha sottoposto alla superiore approvazione una domanda della Ditta Francesco Zino per ottenere che la nota concessione accordatale pei trasporti di cereali, farine, riso e semolino, da Genova, Quinto, Nervi e da località verso Savona e Novi, destinati a Roma, la quale è scaduta col giorno 4 del corrente mese, sia rinnovata alle stesse condizioni per un altro anno, vale a dire a tutto il 4 giugno 1897.

—

La Mediterranea, d'accordo coll'Adriatica e colla Sicula, ha disposto che sia mantenuto in vigore per altri due anni, vale a dire fino al 31 luglio 1898, l'esperimento riguardante le aggiunte agli articoli 80 e 81 delle tariffe, ed alla tariffa speciale N. 52, piccola velocità accelerata, per quanto concerne il trasporto dei cavalli coi treni accelerati.

—

Il Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio ha raccomandato a quello dei Lavori Pubblici un'istanza della Camera di Commercio ed Arti di Bologna, colla quale si fanno voti affinchè il prezzo unitario per i trasporti di canapa, in partenza da Bologna, sia identico per le destinazioni di Genova, di Livorno e di Venezia, e perchè venga applicato a tutti i trasporti con le suddette destinazioni il minimo prezzo di L. 0.510 per tonnellata-chilometro.

—

La Direzione Generale per le Strade Ferrate della Sicilia ha presentata all'approvazione governativa la proposta per la istituzione di una nuova tariffa locale interna, per i trasporti di botti, bottacci, carratelli e barili in legno vuoti, nuovi, per spedizioni in partenza dalle stazioni di Messina Centrale, di Messina Porto, di Giarre-Riposto e di Milazzo, dirette a tutte le altre stazioni della rete.

—

Il Consorzio Cooperativo industriale d'importazione dei carboni fossili di Torino ha presentato istanza al Ministero, colla quale fa preghiera per ottenere che vengano attuate le riduzioni di tariffe pel trasporto dei carboni, in partenza dallo scalo di Savona, deliberate dal Consiglio delle Tariffe per le Strade Ferrate, nella Sessione del corrente anno.

><

Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ed il Comitato Superiore delle Strade Ferrate hanno dato parere favorevole sui seguenti affari ferroviari:

Progetto di rialzo della travata del ponte ferroviario sul Sero a S. Prospero sulla ferrovia Bologna-Ferrara;

Progetto per la correzione della curva esistente fra la galleria di Ponzano ed il ponte sulla Bormida lungo la linea Savona-Bra;

Progetto per la sistemazione della trincea fra i chilometri 215.376 e 215.441 della ferrovia Chiusi-Empoli;

Progetto per l'impianto del servizio d'acqua nella stazione per la Carnia lungo la ferrovia Udine-Pontebba;

Domande delle Società delle Tramvie interprovinciali di Milano per essere autorizzate a costruire ed esercitare un binario delle sue linee con la Darsena di Porta Ticinese;

Collaudo dei lavori eseguiti dall'Impresa Alfano per consolidamento della costa franosa fra i km. 172.110 e 172.220 con la ferrovia Eboli Metaponto;

Id., dall'Impresa Colsi pel consolidamento della trincea fra i km. 205 236 e 205.470 della linea Eboli Metaponto;

Id., dell'Impresa Giordano per l'ampliamento del ponticello al km. 7 881.73 della ferrovia Torre Annunziata-Cancello.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Terracina-Formia. — La provincia di Caserta, con deliberazione della deputazione provinciale espresse voto al Ministero dei Lavori Pubblici perchè nel progetto di concessione alla Società delle Ferrovie del Mediterraneo, delle linee Avezzano-Balsorano, Boiano-Isernia e Salerno San Severino, venga incluso anche il tronco Terracina-Formia.

La stessa deputazione, nel partecipare la deliberazione, avanzò preghiera alle deputazioni provinciali di Napoli e Roma perchè volessero associarsi al voto suddetto.

La deputazione, considerato che la costruzione di detto tronco contemplata nella legge del 1879 ed in quella del 1887 è utile non meno alle provincie di Caserta e di Napoli che a quella di Roma, stante la necessità di mantenere le comunicazioni fra tre importanti regioni anche quando si verificano interruzioni nell'attuale linea Roma-Napoli, ha accolto da sua parte la domanda, deliberando che sia sottoposta al voto del consiglio provinciale.

Ha ritenuto però opportuno che il consiglio stesso, nell'emettere tale voto, abbia a dichiarare espressamente che non intende la provincia di Roma assumere con esso il più lontano impegno di contributo qualsiasi nella spesa occorrente.

Ferrovie Venete interprovinciali. — La Giunta municipale di Vicenza, in una recente seduta, ha deliberato di pregare l'on. deputato conte Felice Piovene di associarsi in rappresentanza del Comune, all'on. signor sindaco di Castelfranco Veneto ed agli altri firmatari della petizione al Governo, per ottenere miglioramenti alle tariffe e modificazioni opportune agli orari delle ferrovie interprovinciali, in occasione della rinnovazione del contratto di esercizio delle ferrovie stesse.

Anche la Società commercianti ed esercenti di quella città, interessò vivamente i deputati della provincia per lo stesso scopo.

Essa ricevette già le risposte dagli onorevoli deputati, promettenti il loro appoggio, e una lettera da S. E. Bonin, che accompagnava altra del Sottosegretario dei Lavori Pubblici, con la quale viene assicurato che i desideri del commercio vicentino saranno presi in seria considerazione.

Ferrovie dell'Adriatico. — *Prodotti dal 1° gennaio al 31 maggio 1896.* — Nella decade dal 21 al 31 maggio ora scorsa i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate Meridionali, Rete Adriatica (Rete principale e Rete complementare) ascesero a L. 2,872,605 con una diminuzione di L. 286,121.63 su quelli ottenuti nella corrispondente decade del 1895.

L'insieme dei prodotti dal 1° gennaio al 30 maggio 1896 si ragguaglia a L. 38,991,175.46 e presenta un aumento di L. 712,741.63 in confronto dello stesso periodo del precedente esercizio.

Ferrovie della Sicilia. — *Prodotti dal 1° luglio 1895 al 31 maggio 1896.* — Nella decade dal 21 al 31 maggio ora scorso i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate della Sicilia (Rete principale, Rete complementare e Stretto di Messina) ascesero a L. 263,370 con un aumento di lire 14,660 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

I prodotti dal 1° luglio 1895 al 31 maggio 1896 ammontano a lire 9,315,156, con un aumento di lire 560,034 sul corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

Tramvia elettrica Varese-Ghirla-Luino. — Il Consiglio comunale di Varese, dopo lunga discussione, ha approvato, nei giorni scorsi, il seguente ordine del giorno, presentato dal consigliere rag. Macchi:

« Il Consiglio comunale plaude all'iniziativa di una linea tramviaria elettrica da Varese a Luino, opera che riescirà di indubbio vantaggio o alla nostra città o ad una zona importante del circondario, e concede, per l'opera stessa, il più ampio appoggio morale.

« Nei limiti delle possibilità finanziarie del Comune, concorre:

a) Col dispensare la Società delle tramvie varesine e quindi anche la Varese-Luino, da qualsiasi corresponsione per occupazione precaria del suolo e vie pubbliche; mantenendo soltanto il canone in corso per la Varese-Prima Cappella, fino al 31 dicembre 1897;

b) Colla somma di lire cinquemila da pagarsi per una volta tanto ad esercizio aperto, da attivarsi in un termine che non oltrepassi i tre anni.

« Il Comune provvederà per la prima parte del concorso colla conseguente variazione di bilancio e per la seconda parte cogli avanzi attivi della gestione 1895, tuttora disponibili nella maggior somma di L. 5075 ».

Per domani, domenica, è annunziata l'assemblea generale degli azionisti.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie Svizzere. — *Ferrovia Giura-Sempione.* — Il guadagno netto di questa Società per l'anno 1895 è di fr. 4,586,509. Il Consiglio d'Amministrazione propone il seguente impiego: franchi 2,340,000 = 4 1|2 0|0 o fr. 22.50 alle 104,000 azioni privilegiate; fr. 1,964,800 = 4 0|0 o fr. 8 alle 245,000 azioni originarie; fr. 280,000 ad un fondo di riserva per una più rapida estinzione delle spese di sovvenzione, e franchi 1709 riporto a conto nuovo.

— *Ferrovia appenzellese.* — La ferrovia appenzellese ha testè spontaneamente accordato un miglioramento di soldo ai propri impiegati a stregua degli anni di servizio ed a principiare dal 1° gennaio del corrente anno.

— *Ferrovia Coira-Tosanna.* — L'apertura della ferrovia economica Coira-Tosanna è definitivamente fissata al 1° luglio prossimo; l'apertura del tronco Landquart-Coira al 1° agosto.

Ferrovie del Sud dell'Austria (*Lombarde*). — Il 29 maggio si è tenuto a Vienna l'assemblea generale degli azionisti, dalla quale fu votata la distribuzione di un dividendo di 5 fr. per azione, cioè 1 fr. più dell'esercizio precedente 1894.

Ecco le cifre principali del conto profitti e perdite, del 1895, confrontate con quelle del 1894.

Introiti		1895	Differenza sul 1894
Prodotto netto della rete intiera, comprese le ferrovie locali e quelle affittate . . . fior.		20,439,301	— 578,851
Saldo interessi e conti diversi »		602	— 66,643
Prodotto netto dei fabbricati e dei laminatoi di Gratz. . »		411,573	+ 2,601
Totale fior.		20,851,476	— 642,092
Pagamenti			
Interesse e ammortamento dei prestiti e ammortamento delle azioni . . . . . . fior.		27,097,783	+ 14,689
Annualità del Governo Ungher. fior.	240,000		
Annualità del Governo Italiano. »	11,827,954	12,067,954	—
Restano		15,029,829	+ 14,689
Perdita del cambio		3,239,638	— 417,332
Totale pagamenti		18,269,467	— 402,643
» introiti		20,851,476	— 642,092
Eccedenza fior.		2,582,009	— 239,449

Le azioni in circolazione alla fine del 1895 erano 736,429. Il dividendo di 5 fr. per titolo assorbirà dunque una somma di 3,680,000 fr. ovvero 1,640,000 fior. L'eccedenza disponibile essendo di fior. 2,582,000, rimangono ancora fiorini 940,000 da riportarsi all'esercizio corrente. Le riserve ammontano attualmente a circa 12,600,000 fiorini.

Progetto di ferrovie elettriche a Parigi. — L'Amministrazione municipale di Parigi ha dato incarico ad una Commissione speciale di esaminare i progetti delle ferrovie urbane, fino ad ora proposte. La Commissione ha testè presentato il suo rapporto.

Le suddette ferrovie formerebbero anzitutto una grande linea, che circonderebbe la città di Parigi; una seconda linea percorrerebbe la città da nord a sud, ed una terza da est a ovest, attraversando il cuore di Parigi; cosicchè le ultime due formerebbero una grande croce dentro la circonferenza segnata dalla prima ferrovia. Si adotterà dappertutto la trazione elettrica. La lunghezza totale della linea circolare sarà di oltre 22 km. dei quali quattro saranno sotto galleria, cinque all'aria libera, e il resto sopra viadotti. Le altre due linee saranno tutte sotto galleria; esse formeranno una estesa rete sotterranea. La curva più acuta avrà m. 73 di raggio; la pendenza massima sarà di 1|250.

La corrente elettrica sarà generata in tre stazioni centrali, capaci di sviluppare una forza effettiva di 22,000 cavalli. Il costo totale delle linee è stato giudicato in milioni 122; dei quali solamente quattro saranno impiegati per l'acquisto dei terreni.

Ferrovie Austriache. — *Riscatto di linee.* — Il signor von Guttenberg, ministro delle Strade ferrate in Austria, ha presentato alla Camera dei deputati il progetto di legge di ratifica delle convenzioni stabilite fra il Governo da un lato e la Nord-Ovest austriaca, e la *Sudnorddeutscher Verbindungsbahn* dall'altro, per il riscatto delle reti ferroviarie di queste Compagnie, comprendenti un complesso di 1224 chilometri di linee.

Il Governo pagherebbe per la Nord-Ovest un'annuità di fiorini 3,743,690 a partire dal 1° gennaio 1896 fino al principio della liquidazione che non dovrebbe essere aggiornata al di là della fine del 1901. Questa annuità corrisponde ad un dividendo di 11.75 fiorini per azione, e di 1.75 fiorini per azione di godimento. Incominciata la liquidazione gli azionisti riceverebbero nuove obbligazioni al 4 0|0, le quali darebbero un interesse annuo di 12 fiorini per ciascuna azione di 300 fiorini. Queste obbligazioni dovrebbero essere ammortizzate prima del 31 dicembre 1985.

Gli azionisti della *Sudnorddeutscher Verbindungsbahn* riceverebbero ugualmente obbligazioni speciali 4 0|0, e sarebbe loro assicurato un interesse di 9.20 fiorini per azione di 230 fiorini.

Stando a ciò ch'è espresso nella Relazione ministeriale, l'operazione si presenta sotto eccellenti condizioni per le finanze dello Stato, e deve dare meravigliosi risultati sbarazzando lo Stato dagli ostacoli che gli cagionavano queste reti private concorrenti od intercalate in mezzo a quelle esercite dallo Stato, apportando quindi un profondo turbamento nell'esercizio di esse. Osserviamo tuttavia che lo squilibrio non era reciproco, poichè dalle tabelle allegate al progetto ministeriale risulta, dal 1892 al 1894, un aumento di circa 1,500,000 fiorini per la sola rete Nord-Ovest (8,567,583 fiorini d'incassi nel 1894, contro 7,125,196 fiorini nel 1892).

Ferrovie Rumene. — Il Governo rumeno deve procedere fra poco al rifacimento completo dell'ultimo tronco di ferrovia percorso dai grandi *express* internazionali verso l'Oriente, cioè il tronco Cernavoda-Costanza (porto).

Questa linea fu costruita nel 1856 troppo economicamente e non permette ai treni rapidi di correre con la velocità normale.

Speriamo che la Direzione delle ferrovie studierà dopo il modo di dare ai suddetti treni internazionali la velocità che hanno in Germania, in Austria-Ungheria, perchè in Rumenia percorrono soltanto 42 chilometri all'ora che tutti trovano insufficiente.

— Il Ministro dei Lavori Pubblici ha ottenuto i crediti necessari per terminare due linee ferrate cominciate l'anno scorso:

1° La linea Rosiori-Alexandria-Limnicea che deve costare 9 milioni potrà essere costruita intieramente coi 4 milioni nuovi accordati. Questa linea congiunge la provincia fertilissima di Teleorman al Danubio e sarà quindi utilissima all'agricoltura;

2° La linea Ocna-Comanesti-Moinesti di cui la costruzione fu sospesa dopo una spesa di L. 8,869,000 per deficienza di fondi, potrà essere ultimata con L. 3,280,000 conceduti dal Governo. Essa sarà buona trovandosi in una regione ricca in miniere di sale, in legnami, ecc.

Alla rubrica degli appalti, che pubblichiamo più avanti, richiamiamo l'attenzione degli interessati sulla fornitura riguardevole di materiale rotabile.

Ferrovie della Bulgaria. — Il Ministro dei Lavori Pubblici a Sofia riceve fin d'ora le offerte per la costruzione della ferrovia Roustchouk-Tirnovo-Novo-Zagora.

Ferrovia sospesa, sistema Brewer. — Un sistema di ferrovia sospesa, che presenta parecchi vantaggi, è quello inventato dall'ingegnere americano Brewer, applicato a Brighton (Inghilterra); è questo, forse, il primo caso di ferrovia sospesa che trasporti viaggiatori; certo è la prima costruita a tal fine. Dal canape di sospensione, unico, che va da un sostegno all'altro, pendono, ad intervalli regolari, delle sbarre di acciaio che si terminano inferiormente in forma d'àncora, ed hanno lunghezza tale che le àncore riescono allo stesso livello. L'estremità delle braccia di tali àncore, hanno un incavo in cui si appoggiano le due funi d'acciaio sulle quali scorrono le rotelle, a cui è sospeso il carro. Le funi di trazioni sono sostenute da due pulegge fissate lateralmente alla sbarra dell'àncora. A Brighton la portata maggiore è di 198 m., i carri contengono 12 persone ciascuno. Le sbarre di sospensione hanno mm. 25.4 di diametro e stanno a 45 cm. l'una dall'altra; le àncore sono a m. 4.50 di distanza fra loro. Ogni fune è capace di sostenere da sè sola il peso, sicchè, rompendosene una, la ferrovia continua a funzio-

nare con sicurezza. Egualmente è impossibile alle rotelle di sospensione di sfuggire contemporaneamente dalle due funi; sfuggendone una, il carro è ancora sospeso con sicurezza. Il signor Brewer sta ora costruendo un'altra di tali ferrovie a Matlock, nel Derbyshire, introducendo nel suo sistema parecchie modificazioni.

Ferrovie dell'Orange. — Il Volksrand dello Stato libero di Orange (Africa Australe), votò in favore del riscatto delle linee ferroviarie da parte dello Stato, e nominò una Commissione incaricata di studiare le migliori condizioni in cui quel riscatto possa farsi.

Ferrovia dal Tonchino alla Cina. — L'ambasciatore di Francia è stato autorizzato a far costruire da ingegneri francesi la linea ferroviaria che deve mettere Lung-Chang in comunicazione diretta con la ferrovia francese del Tonchino.

Ferrovia in Corea. — Nel numero 22 abbiamo annunciato che il governo della Corea concesse al signor Morse, capitalista americano, la costruzione e l'esercizio di una strada ferrata da Séoul al porto di Tehemoulpo. Ora un dispaccio da Séoul conferma la notizia, soltanto che la concessione sarebbe affidata ad un sindacato di capitalisti, anzichè al signor Morse.

Notizie Diverse

Necrologia. — Il 9 corr. a Pavia, sua patria, decedeva il comm. Antonio Lanfranchi, Capo-Divisione delle S. F. R. del Mediterraneo in ritiro.

Entrato giovanissimo in servizio delle Lombardo-Venete, seppe presto farsi apprezzare; ed a 30 anni veniva destinato Ispettore del Traffico a Genova, con giurisdizione sugli scali e sulle linee affluenti.

Dotato di retto criterio e di sensó pratico non comuni, attraverso a mille difficoltà, dipendenti dalla scarsità di mezzi in confronto dello sviluppo sempre maggiore del lavoro in quell'emporio, riescì ad assopire molte quistioni, a vantaggio reciproco del commercio e dell'Amministrazione.

I genovesi gli volevano bene, e gliene diedero prove mandandolo per tre volte a sedere nel loro Consiglio comunale.

Nel 1891 fu promosso Capo Divisione presso l'Ufficio Centrale del movimento e traffico in Torino.

Il trasferimento da Genova, per quanto rappresentasse elevazione di grado, fu per lui un dolore. Gli fece pena staccarsi da tanta gente che gli aveva date dimostrazioni di stima e di affetto.

Da 15 mesi era stato colto dal malore che a 61 anni lo trasse alla tomba.

Col comm. Lanfranchi si spense un funzionario integro e buono, che aveva saputo conciliare il rigore dei suoi doveri verso l'Amministrazione colle esigenze del pubblico; un cittadino di sensi liberali elevati, un marito e padre amorosissimo.

Sono da augurarsi alle Amministrazioni altri funzionari di quella tempra; alla società molti cittadini che gli somiglino.

La più grande galleria del mondo. — Questa galleria, i cui lavori verranno fra breve incominciati, sarà traforata attraverso il Pikes Peak nel Colorado, una delle contrade aurifere più importanti; dessa incomincierà presso Colorado City e metterà capo nei campi auriferi di Cripple Creek. La galleria principale sarà lunga 22 2|3 miglia inglesi, e le due gallerie che si biforcheranno lateralmente saranno lunghe complessivamente 25 1|3 miglia, così che l'intera costruzione avrà la lunghezza finora mai raggiunta di 48 miglia.

Sarà a doppio binario e larga 14 piedi con un'altezza di 8 piedi. Entrambe le imboccature della galleria principale avranno la medesima altezza, 6800 piedi sul livello del mare e la pendenza sarà dell'1 per mille piedi.

Le spese totali sono preventivate in 20 milioni di dollari. La Compagnia, « Pikes Peak Tunnel Minning Railway Company », si é organizzata con un capitale azionario di 25 milioni di dollari; la maggior parte dei capitalisti sono parigini e londinesi. La costruzione deve essere compiuta entro il 1° marzo 1906, e si crede che, traforando, si troverà un ricco giacimento di ferro.

Nuovo ponte sul Niagara. — Verrà prossimamente costruito un grande ponte ad arco metallico sul Niagara, destinato a sostituire il ponte sospeso che attualmente è in servizio per le vetture ed i pedoni.

Il nuovo ponte, colla luce di m. 256, sarà il ponte ad arco di maggiori dimensioni finora costruito: la freccia è fissata in m. 45.75 e l'altezza della chiave sul livello delle magre sarà di m. 51.85 L'altezza degli archi è stabilita di m. 7.90, ed essi verranno disposti in piani inclinati in guisa da risultare distanti di m. 7.90 in chiave e m. 20.80 alle imposte. Il tavolato del ponte sarà occupato nella parte centrale per m. 7 di larghezza dai due binari d'una tramvia elettrica, e lateralmente a questa, lo spazio di m. 2.40 per parte sarà destinato alle vetture, oltre ad un marciapiede sporgente di m. 1.10 pei pedoni. La lunghezza totale del ponte risulterà di m. 383 comprese le due travate d'accesso, delle quali sarà di m. 58 di lunghezza quella sulla riva americana, e di m. 69 quella sulla riva canadese. Si calcola a kg. 1,800,000 il peso totale del metallo che verrà impiegato nella costruzione.

Non potendo stabilire sul Niagara delle armature in legname per la costruzione dell'arco, questo verrà eseguito con lavoro a sbalzo, da ciascuna spalla, fino al congiungimento in chiave. Sono già costruiti i massi di muratura destinati a trattenere le catene di ritenuta occorrenti pel lavoro a sbalzo: e sono pure eseguite le murature delle imposte dell'arco, le fondazioni delle quali furono spinte fino a raggiungere solidissimi strati di roccia.

Il progetto di questa grandiosa opera è dovuto all'ingegnere Buck, direttore della costruzione del nuovo ponte sul l'Est-River a Nuova-York.

Il telefono tra Parigi e Londra. — Due nuovi circuiti telefonici verranno stabiliti tra Parigi e Londra.

L'importo delle spese d'impianto sul territorio francese non andranno a carico dello Stato, grazie al concorso della Compagnia degli Agenti di cambio di Parigi che verserà una somma di 650,000 lire rimborsabile sui prodotti.

Il servizio telegrafico tra la Francia e l'Inghilterra profitterà ugualmente su vasta scala del realizzato miglioramento, poichè i quattro nuovi fili saranno utilizzati simultaneamente pel telegrafo e pel telefono.

Un nuovo metallo. — Si chiama *beryllium*, e supera l'alluminio in peso e solidità. Esso forma una parte importante della costituzione del berillo e dello smeraldo. Wöhler lo produsse pel primo. È un metallo bianco di 2.1 di peso specifico (alluminio 2.6), adattatissimo alla maggior parte delle manipolazioni meccaniche. Non ossida, e resiste alla maggior parte degli agenti ossidanti. Ha una conduttività elettrica maggiore di quella del rame. Al presente il suo prezzo è elevatissimo, circa 900 lire al chilogramma.

Attivazione dei giacimenti carboniferi della China. — Giacimenti carboniferi di considerevole importanza si estendono nei distretti montagnosi al nord ed all'ovest di Pechino, da cui distano circa 60 km.

Fino ad oggi, sono stati esercitati in un modo affatto primitivo dai chinesi, che, in certi casi, hanno scavato gallerie per una lunghezza di circa 2500 metri. Tuttavia si deve osservare che la maggior parte delle miniere dovettero essere abbandonate, per la mancanza d'apparecchi atti efficacemente ad estrarre l'acqua che ha invaso le gallerie.

Si spera però che in breve la situazione attuale si mo-

dificlii perchè, se si ha a credere ad una corrispondenza comparsa recentemente nel *Peking and Tientsin Times*, alcuni ricchi negozianti chinesi, stimolati dal movimento che in questo momento regna in China, in favore della costruzione di ferrovie, hanno stipendiato un ingegnere europeo per istudiare l'attivazione delle miniere situate nei distretti del nord dell'Impero. I negozianti in discorso hanno pure deliberato di acquistare macchine ed apparecchi perfezionati, di provenienza europea.

Come importanza, i giacimenti carboniferi della China non la cedono probabilmente che a quelli degli Stati Uniti, e nel caso ove essi venissero ad essere collegati mediante una ferrovia, con la capitale dell'Impero, è più che probabile che la loro attivazione assuma un'importanza enorme e che l'impresa perciò sia chiamata ad un successo brillantissimo.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Segniamo con un asterisco * le notizie di cui diamo maggiori ragguagli nelle INFORMAZIONI PARTICOLARI, ove sono pubblicate eziandio le *Deliberazioni del Consiglio di Stato* e le *Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici*.

1. — Progetti e preventivi di spese presentati per l'approvazione al R. Ispettorato Generale.

Rete Adriatica. — L. 30,800 * proposta per lavori di difesa contro il fiume Pescara, sulla linea da Pescara ad Aquila;

L. 6000 * progetto per impianto di bilancia a ponte in stazione di Vicenza, linea Milano Treviso;

L. 5800 * proposta per impianto di stadera a ponte in stazione di Pontebba;

L. 5686.27 * proposta per sistemazione di rilevato in un tratto della linea da Lugo a Lavezzolo;

Contratti * e proposte diverse.

Rete Mediterranea. — L. 7800 * progetto per sistemazione di frana sulla linea da Oleggio a Pino;

L. 4000 * progetto per consolidamento d'un muro sulla linea da Novi a Genova;

L. 2100 * proposta per rifacimento di binario in stazione di Alba, oltre a L. 5450.75 per materiale metallico d'armamento;

L. 1800 * progetto di lavori al fabbricato viaggiatori della stazione di Carigliano Calabro, linea Taranto-Reggio;

L. 850 * proposta di lavori nella succursale dei Giovi;

L. 630 * preventivo per sistemazione di passaggio a livello nella tratta Ventimiglia Confine francese;

L. 470 * preventivo per lavori di riparazione in stazione di Feroleto, tronco Sant'Eufemia-Marcellinara;

L. 330 * proposta per impianto di compensatore in stazione di Pontremoli, linea Parma-Spezia;

Contratti * e proposte diverse.'

Rete Sicula. — L. 23,700 * progetto per restauri alla galleria di Marianopoli, linea Roccapalomba-Santa Caterina;

L. 12,300 * progetto di restauri alla galleria Pietro di Cava, linea Palermo-Porto Empedocle;

L. 3654 * progetto di restauri alla galleria di Lercara, linea Palermo-Porto Empedocle;

L. 3240 * progetto di restauri alla galleria Magazzinazzo, linea Roccapalomba-Santa Caterina;

L. 2430 * progetto di restauri alla galleria Praino, linea Roccapalomba-Santa Caterina;

L. 2025 * progetto di lavori di riparazione alla galleria Freddicelli, linea Palermo-Porto Empedocle;

L. 1300 * progetto di lavori di restauro alla galleria Xirbi, linea Roccapalomba-Santa Caterina;

L. 1917 * progetto di lavori di riparazione alla galleria di Casa Giovanna, linea Palermo-Porto Empedocle.

3. — Gare aggiudicate provvisoriamente.

Rete Mediterranea. — Alla Ditta F. Tassara e C., di Voltri, la gara * per provvista di 150,000 arpioni ordinari e 55,000 arpioni speciali per armamento, al prezzo di L. 370 la tonnellata.

5. — Contratti stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Mediterranea (Adunanza del Comitato, 12 giugno). — Colla Ditta Monzini Giuseppe di Savona per costruzione di un ponte provvisorio in legname all'attraversamento del torrente Acquabona (linea Savona-Bra);

Colla Ditta Rossi Giuseppe di Milano per costruzione piano caricatore coperto per trasbordo nel piazzale dello scalo di Porta Garibaldi a Milano;

Colla Ditta Michele Ansaldi di Torino per fornitura di 1000 tenditori completi per carri;

Colla Ditta M. Debenedetti succ. Pereno di Torino per fornitura di kg. 50,000 di cotone in filetto;

Colla Ditta Spinelli Giuseppe di Reggio Calabria per sovralzamento muro di guardia a monte presso il ponte Molaro, fra le stazioni di Saline e Lazzaro;

Colla Ditta Luppoli Tomaso di Taranto per costruzione di 8 acquedotti in muratura fra i km. 226 e 228 della linea Taranto-Reggio Calabria.

II. — Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Municipio di Roccadaspide — Salerno (19 giugno, ore 10, definitivo). — Appalto dei lavori di costruzione di condottura parte in ghisa e parte in grès per pubbliche fonti e rinnovazione fontana in piazza XX settembre. Importo ridotto L. 25,000. Cauz. L. 1400.

Prefettura di Roma (23 giugno, ore 10, unico e definitivo). — Appalto dei lavori di costruzione di una scala d'accesso alla Biblioteca Casanatense. Importo L. 16,554.72. Cauz. L. 1500.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Sondrio (23 giugno, ore 10, unico e definitivo). — Appalto dei lavori occorrenti alla costruzione di un ponte in muratura sull'Adda di 8 luci di metri 12 ognuna e relativi accessi stradali presso l'abitato di Mazzo (m. 570), fra le progressive chilometriche 35.627 e 36.197 della strada nazionale n. 18. Importo L. 263,350. Cauzione provvisoria L. 15,000.

Prefettura di Campobasso (25 giugno, ore 11, unico e definitivo). — Appalto dei lavori di sistemazione e completamento del 3° tronco della strada provinciale di 1ª serie n. 15 lungo la valle del Trigno, compreso fra l'abitato di Roccasicura e la provincia di Aquilonia. Importo L. 46,717.69. Cauz. provv. L. 2700. Cauz. definitiva il decimo.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Potenza (9 luglio, ore 10, unico e definitivo). — Appalto di tutte le opere e provviste occorrenti per la costruzione di un tratto della strada nazionale n. 59 (Sapri-Jonio), fra il ponticello Calcinara e la sponda sinistra del fiume Sinni (m. 3141). Importo L. 202,000. Cauzione provvisoria L. 10,000.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Firenze (10 luglio, ore 10, unico e definitivo). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla manutenzione del tronco della strada nazionale n. 40 scorrente in provincia di Firenze e compreso fra Pistoia ed il confine con le provinciali di Bologna e di Modena (m. 48,162), escluse le traverse degli abitati, durante il sessennio 1896-1902. Importo complessivo L. 251,818.98. Cauz. provv. L. 5000.

III. — Forniture diverse.

Aste.

Direzione delle Costruzioni Navali — Napoli (30 giugno, ore 10, 1ª asta). — Fornitura di **viti** e **punte** di ferro ed ottone per l'esercizio 1896 97. Importo L. 30,000. Cauz. L. 3000. Fatali 20 luglio, ore 12.

FORNITURE ALL'ESTERO.

Rumenia. — Il Ministro dei Lavori Pubblici ha proposto, e le Camere hanno approvato, un progetto di legge per la fornitura di un certo numero di locomotive e di vagoni, indispensabili per completare il necessario per l'estensione delle linee.

Il materiale mobile occorrente per l'aumento ed il completamento del parco, in rapporto alle necessità delle linee in esercizio, è stabilito nella maniera seguente:

Macchine. — 25 di seconda categoria, per treni accelerati, a 70,000 franchi ciascuna, fr. 1,750,000; 6 di terza categoria, per treni accelerati, a 70,000 franchi, fr. 420,000; 15 miste di terza categoria, per linee secondarie, a 50,000 franchi, fr. 750,000; 46 di terza categoria, per treni merci, a 60,000 franchi, fr. 2,760,000; 8 di quarta categoria, per treni merci, a 70,000 franchi, fr. 560,000. In complesso 100 macchine diverse, valutate per una somma di fr. 6,240,000.

Vagoni. — 30 vagoni viaggiatori di prima classe, serie *A*, a 18,000 franchi, fr. 540,000; 40 di seconda classe, serie *B*, a 16,000 franchi, fr. 640,000; 10 di prima e seconda classe, serie *A* e *B*, a 17,000 franchi, fr. 170,000; 50 di terza classe, serie *C*, a 9000 franchi, fr. 450,000; 30 per bagagli, serie *D*, a 7000 franchi, fr. 210,000; 24 per poste e bagagli, serie *Dp*, a 7000 franchi, fr. 168,000; 6 per servizio postale ambulante, serie *Dpa*, a 8000 franchi, fr. 48,000; 50 per manipolazione, serie *Gb*, a 5000 franchi, fr. 250,000; 1200 per mercanzie coperti, serie *Gv*, a 4300 franchi, fr. 5,160,000; 480 per mercanzie scoperti, serie *K*, a 3800 franchi, fr. 1,824,000; 480 di piattaforma, serie *Kn*, a 3800 franchi, franchi 1,440,000. In complesso 2400 vagoni diversi, valutati per la somma di fr. 10,900,000. In conseguenza il credito necessario occorrente per coprire le spese prodotte da questo aumento di materiale mobile è di fr. 17,740,000.

Non potendosi però nel corso del corrente anno addivenire all'acquisto di tutto il materiale del quale abbiamo parlato sopra, il Ministro dei Lavori Pubblici domanda, nella sua legge, un credito di soli 6 milioni di franchi; per il rimanente le Camere saranno avvisate in seguito in conformità dei bisogni.

— *Ministero dell'Istruzione Pubblica a Bucarest* (5 luglio). — Trasformazione dell'antico asilo Elena Doauma e costruzione di un nuovo padiglione. Prezzo d'asta fr. 200,000.

Aggiudicazioni.

Ministero della Marina (contratti a trattativa privata). Maddalena Brow-Lenox, Londra. Catena, L. 3900;
Giuseppe Giani, Torino. Limatrice, Taranto, L. 3850;
La Porta Calabrese. Facchinaggio carbone, 2° dipartimento;
Pasquale Cioffi, Napoli. Scala aerea, 2° dipartimento, L. 4000.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

	giugno 6	giugno 13
Azioni Ferrovie Biella	L. 485	485
» » Mediterranee	» 517	517
» » Meridionali	» 681.50	679
» » Pinerolo (1ª emiss.)	» 360	360
» » » (2ª »)	» 340	342
» » Secondarie Sarde	» 280	280
» » Sicule	» 594	594
Buoni Ferrovie Meridionali	» 565	562.50
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e		
» » Sicule *A. B. C. D.*	» 287	290
» » Cuneo (2ª emiss.)	» 312	313.50
» » Gottardo 4 °/₀	» 102	102
» » Mediterranee 4 0|0	» 506	505
» » Meridionali	» 298.50	299
» » Meridionali Austriache	» 381	383.50
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 302.50	304
» » » 2ªemiss.	» 280.50	281.50
» » Pontebba	» 460	—
» » Sarde, serie *A.*	» 287	287
» » » serie *B.*	» 296	296
» » » 1879	» 289	289
» » Savona	» 307	307
» » Secondarie Sarde	» 434	434
» » Sicule 4 0|0 oro	» 474	474
» » Tirreno	» 452	458
» » Vittorio Emanuele	» 305	306

CONVOCAZIONI.

SOCIETÀ FERROVIARIE, TRAMVIARIE E DI NAVIGAZIONE.

21 giugno. — **Ferrovia Sassuolo-Modena-Mirandola-Finale.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 14.30 nella sede sociale in Modena.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA. — 15ª Decade — dal 21 al 31 Maggio 1896

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Prodotti indiretti	TOTALE	Media dei chilom. esercitati
PRODOTTI DELLA DECADE.							
1896	1,192,454.08	56,261.94	279,900.50	1,151,515.23	13,034.81	2,693,166.56	4,247.00
1895	1,200,100.21	57,616.37	335,018.05	1,347,040.74	11,825.72	2,951,601.09	4,215.00
Differenze nel 1896	— 7,646.13	— 1,354.43	— 55,117.55	— 195,525.51	+ 1,209.09	-- 258,434.53	+ 32.00
PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.							
1896	14,454,839.05	755,095.63	4,204,121.20	16,660,862.65	191,451.21	36,266,372.74	4,247.00
1895	13,644,238.31	711,153.99	4,223,709.32	16,910,230.56	192,973.08	35,682,305.26	4,215.00
Differenze nel 1896	+ 810,600.74	+ 43,911.64	— 19,588.12	— 249,367.91	— 1,518.87	+ 584,067.48	+ 32.00

RETE COMPLEMENTARE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Prodotti indiretti	TOTALE	Media dei chilom. esercitati
PRODOTTI DELLA DECADE.							
1896	63,312.65	1,268.19	21,319.44	92,011.81	1,526.35	179,438.44	1,359.88
1895	68,783.74	1,489.78	24,517.10	110,427.72	1,907.20	207,125.54	1,326.19
Differenze nel 1896	— 5,471.09	— 221.59	— 3,197.66	— 18.415.91	— 3[illegible]0.85	— 27,687.10	+ 33.69
PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.							
1896	938,629.41	19,650.07	292,986.87	1,452,522.41	21,013.96	2.724,802.72	1,359.88
1895	847,122.23	19,090.03	292,880.93	1,415,488.94	21,546.44	2,596,128.57	1,301.78
Differenze nel 1896	+ 91,507.18	+ 560.04	+ 105.94	+ 37,033.47	— 532.48	+ 128,674.15	+ 58.10

PRODOTTI PER CHILOMETRO DELLE RETI RIUNITE

PRODOTTO DELLA DECADE			PRODOTTO RIASSUNTIVO		
esercizio corrente	esercizio precedente	Differenza nel 1896	dell'anno corrente	dell'anno precedente	Differenza nel 1896
512.34	570.04	— 57.70	6.954,17	6,938.54	+ 15.63

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

Dai punti contro indicati alle Stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)		BIGLIETTI SEMPLICI — Londra (1) 1a classe	Londra (1) 2a classe	Parigi (2) 1a classe	Parigi (2) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO — Londra (3) (Diritto di porto compreso) 1a classe	Londra (3) 2a classe	Londra (3) validità	Parigi (4) 1a classe	Parigi (4) 2a classe	Parigi (4) validità
Via Moncenisio											
Torino	via Calais	166 35	116 55	90 75	61 60	254 —	187 85	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni
	via Boulogne	160 25	112 05								
Milano	via Calais	180 90	129 15	104 85	72 25	272 25	199 30	45 giorni	166 35	119 —	30 giorn
	via Boulogne	175 60	124 65								
Venezia	via Calais	—	—	141 75	97 30	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni
	via Boulogne										
Genova	via Calais	187 —	131 —	111 40	76 05	—	—	—	—	—	--
	via Boulogne	180 90	126 50								
Via Genova											
Livorno	via Calais	209 90	147 05	134 30	92 10	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	203 80	142 55								
Firenze	via Calais	217 30	152 25	141 70	97 30	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	211 20	147 75								
Roma	via Calais	249 —	174 40	173 40	119 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	242 90	169 90								
Napoli	via Calais	279 85	196 —	205 60	142 —	478 50	353 95	6 mesi (**)	—	—	—
	via Boulogne	273 75	191 50								
Via Bologna											
Firenze	via Calais	224 60	157 30	149 —	102 35	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	218 50	152 80								
Roma	via Calais	263 85	184 80	188 25	129 85	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	257 75	180 30								
Napoli	via Calais	294 80	206 50	220 60	162 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	288 70	202 —								
Brindisi Via Napoli	via Calais	325 85	228 20	251 60	174 20	543 25	399 30	6 mesi (*)	—	—	—
	via Boul.	319 75	223 70								
Brindisi Via Bolog.	via Calais	302 65	211 95	227 05	157 —	525 45	386 80	6 mesi	—	—	—
	via Boul.	296 55	207 45								
Messina Via Napoli	via Calais	369 25	259 75	295 —	205 80	—	—	—	—	—	—
	via Boul.	363 15	255 25								

OSSERVAZIONI.

BIGLIETTI SEMPLICI.

(1) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta.

Per diritto del bollo fr. 0,10 per i biglietti al disopra di 10 franchi.

(2) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi che valgono per 20 giorni.

BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO.

(3) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta.

(*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capo-stazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia.

(**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto.

(4) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI	1a e 2a CLASSE			1a e 2a CLASSE		Treno di lusso PENINSULAR-EXPRESS settimanale il venerdì part. da LONDRA
			(*)	(***)		(1)
Londres Ch.-Gross Par.	9 — a.	10 — a.	11 — antim.	8 15 p.		8 15 p.
Londres Victoria —	9 — a.	Via Folkestone	11 — antim.	8 15 p.		8 15 p.
Douvres —	10 55 a.		1 — pomer.	10 15 p.		10 15 p.
(ora di Greenwich) Arr.	12 15 a.		2 20 pomer.	12 10 a.		12 10 p.
Calais-M. (*Buffet*)	*Déjeun.*					
(ora francese) Par.	12 49 p.		3 — pomer.	1 04 a.		1 » a.
Boulogne-Gare (*Buffet*) Arr.	1 27 p.	2 18 p.	—	1 49 a.		—
Boulogne-Gare Par.	1 29 p.	2 23 p.	—	1 51 a.		—
Amiens (*Buffet*) Arr.	3 04 p.	3 59 p	5 12 pomer.	3 41 a.		3 28 a.
Amiens Par.	3 09 p.	4 04 p.	5 17 pomer.	3 46 a.		3 33 a.
Paris-Nord (*Buffet*) Arr.	4 45 p.	5 40 p.	7 — pomer.	5 38 a.		Per la grande cintura
	Pranzo					
Paris-Nord Par	*Vagon-restaurant*		7 44 pomer.	6 23 a.		
Paris-Lyon (*Buffet*) Arr			8 21 pomer.	7 23 a.		
	(B) 1a e 2a classe		1a e 2a classe	1a cl.	1a 2a cl.	
Paris-Lyon (*Buffet*) Par	8 55 p.		9 10 p.	9 25 a.	2 15 p.	
Dijon Arr	1 51 a.		2 24 a.	2 01 p.	7 13 p.	10 32 a.
Genève —	»		8 52 a.	11 47 p.	—	—
Aix-les-Bains —	6 33 a.		7 58 a.	10 45 p.	12 27 a.	3 18 p.
Chambéry —	6 56 a.		8 31 a.	11 24 p.	12 50 a.	3 40 p.
Modane —	9 43 a.		1 38 p.		3 37 a.	6 40 p.
Torino (ora dell'Europa centrale (2). . . Arr.	2 20 p.		6 40 p.	—	8 10 a.	11 12 p.
Torino Par	2 40 p.		7 55 p.	—	8 45 a.	
Novara Arr	4 36 p.		9 51 p.	—	10 42 a.	
Milano Arr	5 35 p.		11 05 p.	—	11 40 a.	
					1a 2a cl.	
Torino Par.	2 45 p.		8 10 p.	—	8 40 a.	
Genova Arr.	6 14 p.		11 21 p.	—	12 » p.	
San-Remo —	11 22 p.		8 45 a.	—	4 47 p.	
Pisa —	10 58 p.		4 30 a.	—	4 34 p.	
Firenze —	12 45 a.		7 30 a.	—	6 54 p.	
Livorno —	11 39 p.		5 24 a.	—	5 09 p.	
Roma —	6 34 a.		10 30 a.	—	11 30 p.	
Napoli —	1 36 p.		6 30 p.	—	7 10 a.	
Brindisi —	»		»	—	6 20 p.	
Torino Par.	2 45 p.		7 05 p.	—	8 40 a.	11 20 p.
Alessandria Arr.	4 18 p.		8 55 p.	—	10 15 a.	12 50 p.
Bologna —			2 12 a.	—	2 53 p.	5 19 a.
Ancona —	—		6 52 a.	—	11 10 p.	9 21 a.
Brindisi —	—		10 17 p.	—	11 » a.	7 50 p.
Firenze —	—		6 23 a.	—	6 25 p.	
Roma —	—		12 50 p.	—	11 50 p.	
Napoli Arr.	—		6 30 p.	—	7 10 a.	

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

RITORNO

STAZIONI	1a e 2a CLASSE	1a e 2a CLASSE		1a e 2a CLASSE	
Napoli. (ora dell'Europa centrale (2) . . Par.	7 50 a.	—	—	2 55 p.	
Roma —	2 30 p.	—	—	11 10 p.	
Firenze —	9 05 p.	—	—	6 10 a.	
Brindisi —	6 10 a.	—	—	5 35 p.	
Ancona —	8 32 p.	—	—	5 35 a	
Bologna —	1 35 a.	—	—	10 30 a.	
Alessandria —	6 38 a.	8 33 a.	10 46 a.	5 12 p.	
Torino Arr.	8 30 a.	10 13 a.	12 30 p.	7 — p.	
Brindisi Par.	—	—		10 20 a.	
Napoli —	7 50 a.	2 55 p.		10 45 p.	
Roma —	3 » p.	8 50 p.	10 17 p.	8 10 a.	
Livorno —	9 40 p.	»	4 10 a.	1 55 p.	
Firenze —	8 25 p.	»	»	12 05 p.	
Pisa —	10 32 p.	2 55 a.	4 47 a.	2 35 p.	
San-Remo —	6 50 p.	»	3 30 a.	1 48 p.	
Genova —	2 45 a.	6 35 a.	8 46 a.	7 07 p.	
Torino Arr.	7 45 a.	10 13 a.	12 30 p.	10 50 p.	
Milano Par.	1 50 a.	10 40 a.		8 18 p.	
Novara —	4 30 a.	11 40 a.		9 16 p.	
Torino Arr.	8 25 a.	1 40 p.		11 10 p.	
Torino Par.	8 50 a.	2 20 p.		11 25 p.	—
Modane (ora franc.) —	12 19 p.	5 26 p.		2 21 a.	—
Chambéry —	3 42 p.	8 14 p.		5 02 a.	—
Aix-les-Bains —	4 14 p.	8 39 p.		5 27 a.	—
Genève —	2 46 p.	7 21 p.		4 15 a.	—
Dijon —	11 20 p.	1 45 a.		11 40 a.	1 12 p.
Paris-Lyon (*Buffet*) Arr.	4 43 a.	6 50 a.		5 33 p.	5 54 p.
Paris-Lyon (*Buffet*) Par.	7 25 antim.			6 50 p.	
Paris-Nord (*Buffet*) Arr.	8 04 antim.			7 49 p.	
	A) 1a, 2a classe	1a 2a cl.	*Déjeun.* 1a 2a cl.	*Pranzo* (**) 1a, 2a, 3	
Paris-Nord Par.	9 — antim.	10 30 a.	11 50 a.	9 — p.	
Amiens (*Buffet*) Arr.	10 40 antim.	12 06 p.	1 25 p.	10 47 p.	
Amiens Par.	10 45 antim.	12 26 p.	1 30 p.	10 52 p.	
Boulogne-Gare (*Buffet*) Arr.	12 18 pomer.	2 01 p.	»	12 34 a.	
Boulogne-Gare Par.	12 20 pomer.	2 04 p.	»	12 36 a.	
Calais-M. (*Buffet*) (ora francese) Arr.	1 » pomer.	Via Folkestone	3 41 p.	1 20 a.	
(ora di Greenwich) Par.	1 11 pomer.		3 45 p.	1 30 a.	
Douvres —	3 05 pomer.		5 45 p.	4 — a.	
Londres Victoria Arr.	4 50 pomer.		7 30 p.	5 55 a.	
Londres Ch.-Gross Arr.	4 55 pomer.	6 10 p.	7 35 p.	5 55 a.	

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSERVAZIONI. — *Viaggiatori.* — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende viaggiatori di 3a classe da Parigi per Boulogne, Calais e l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori di 3a classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne. (A) Questo treno non prende i viaggiatori di 2a classe che per Calais e l'Inghilterra. (B) Il treno che parte da Parigi-Lione alle 8.55 pom. non prende a Parigi in 2a classe che i viaggiatori a destinazione oltre Culoz in direzione di Modane e dell'Italia. — *Nota importante.* I treni che partono da Parigi-Nord per Londra alle 9 a. e alle 9 p. e quelli che partono da Londra per Parigi-Nord alle 9 a. e alle 8.15 p., prendono viaggiatori per Boulogne e Boulogne Tintelleries. — ***Vetture dirette da Calais verso P.-L.-M.*** Una vettura di 1a classe lits-salon va direttamente da Calais a Milano col treno che parte da Calais alle 3 p. e da Parigi-Lione alle 8.55 p. — ***Da P.-L.-M. verso Calais.*** **Una vettura di prima classe lits-salon va direttamente da Milano a Calais col treno partente da Milano alle 10.40 a. ed a Parigi-Nord alle 9 a.**

TORINO, 1896 — Tip. Lit. CAMILLA E BERTOLERO di NATALE BERTOLERO, Via Ospedale, 18.

G. Pastori Dirett. prop. Respons.

ANNO XXIX. Sabato, 20 Giugno 1896 NUM. 25.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 80 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze. 13 — Torino

LAVORI E PROVVISTE
PER LE LINEE IN ESERCIZIO DELLE RETI FERROVIARIE
MEDITERRANEA, ADRIATICA E SICULA

(Cont. e fine — Vedi num. 22).

Ai detti stanziamenti si conserverebbe il carattere di anticipazioni, col disporre per l'eventuale ricupero quando lo consentano i mezzi proprii delle casse, mantenendo così integri i diritti dello Stato; quantunque non possa dubitarsi, che siano spese fatte per suo conto, quelle incontrate per aumentare il patrimonio di strade ferrate di sua proprietà.

Ciò che precede, presuppone però, che in ciascun esercizio il Tesoro abbia a provvedere direttamente al pagamento degli interessi e dell'ammortamento dei titoli finora emessi a carico delle casse patrimoniali, in modo che degli oneri relativi al servizio di questi titoli esse risultino interamente liberate, come già si proponeva nell'articolo 1° del disegno di legge presentato il 26 febbraio 1894, e come nella sostanza è già avvenuto nell'esercizio 1894-95, ed avverrà nell'esercizio corrente, con l'avere elevato l'ammontare delle anticipazioni alle casse fino alla intera misura occorrente per detto servizio, al quale torna ormai opportuno rimangano estranee le casse stesse, dopo che le Società vennero liberate da ogni ingerenza in quanto concerne le obbligazioni ferroviarie della legge del 1885.

E così sembra di avere sufficientemente chiarite le disposizioni concretate nel primo comma dell'articolo 9, mentre non occorrono spiegazioni sul secondo comma, che riproduce il concetto espresso nell'ultima parte dell'articolo 3 della legge 22 luglio 1894, n. 347.

L'articolo 10, modellato sull'articolo 4 della legge or ora ricordata, non ha, dopo quanto precede, bisogno di speciali dilucidazioni. Si noterà solamente, che le disposizioni dei Capitoli d'esercizio (articolo 60 per le reti Mediterranea ed Adriatica, 56 per la Sicula), suppongono, che alle spese per lavori e provviste a carico delle casse patrimoniali si faccia esclusivamente fronte con somme ottenute mediante emissioni di titoli, dei quali l'interesse e l'ammortamento vengano pagati con le quote di prodotto lordo da cui le casse sono alimentate: e ciò aveva portato alla creazione, nelle scritture relative alle casse stesse, di due conti distinti, l'uno di *interessi* ed *ammortamenti*, l'altro di *capitale*. D'ora innanzi, non ricorrendosi più a quelle emissioni, e rimanendo le casse esonorate dal servizio dei titoli finora emessi a loro carico, la distinzione dei due conti non avrà più ragione di essere, e perciò le attività e passività delle casse verranno riunite, a partire dal 1° luglio 1896, in un conto unico, a vantaggio od a carico del quale andranno le rimanenze attive o passive al 30 giugno 1896 dei due conti distinti dalla gestione attuale.

L'articolo 11, concernente il pagamento, da parte delle Società, d'una metà dell'importo delle nuove opere e provviste, salvo rimborso alla fine del ventennio in corso, negli stessi modi stabiliti dai vigenti contratti per la restituzione del prezzo del materiale rotabile e d'esercizio e degli approvvigionamenti (come risulta più innanzi all'articolo 16), ha già in sostanza avuta la sua spiegazione in ciò che si è detto sul congegno generale del presente disegno di legge.

Ciò che si è detto rispetto all'onere, che le Società verranno ad assumere obbligandosi ad anticipare la metà delle somme occorrenti pei lavori e per le provviste che si dovranno eseguire in conto casse patrimoniali, suppone che la erogazione di dette somme si faccia in modo uniforme nel prossimo novennio. L'onere diventerebbe maggiore del previsto, se, per ragioni qualsiansi, l'erogazione dovesse avvenire più rapidamente, minore, se questa avesse ad essere più lenta, di quella corrispondente alla distribuzione uniforme delle opere nel novennio. Ora l'articolo 12 del disegno di legge, ha precisamente lo scopo di far sopportare in qualsiasi caso alle Società l'onere pattuito. Bene inteso, comunque abbiano in pratica a risultare distribuiti i pagamenti dei lavori e delle provviste della tabella *A* nei diversi esercizi, non dovranno mai derivare, per la parte di spesa che deve far carico diretto alle casse, anticipazioni non consentite dai mezzi di cui queste potranno disporre e dagli stanziamenti di bilancio con cui lo Stato verrà in loro soccorso.

Con l'articolo 13 si prevede il caso, in cui nel prossimo

novennio abbiano a realizzarsi, come è da sperare e da augurare, sviluppi di traffico, che traggano con sè la necessità di altre nuove spese in conto casse patrimoniali. Fermo il principio, che pei bisogni delle linee in esercizio non si debba ricorrere direttamente al credito, vien stabilito che nuove opere e provviste (1) non possano autorizzarsi, se non in quanto, da maggiori prodotti dovuti ad incrementi di traffico, od altre attività impreviste, siano per derivare alle casse maggiori introiti, permettenti a queste di sostenere almeno la metà delle spese per nuovi lavori e provviste, rimanendo l'altra metà addossata alle Società, alle stesse condizioni di quelle della tabella *A*.

L'articolo 14, nei suoi due primi comma, non contiene disposizioni sostanzialmente diverse da quelle della prima parte dell'articolo 65 dei Capitolati per le reti Mediterranea ed Adriatica, 61 per la Sicula, aventi per iscopo di estendere le norme della manutenzione ai lavori, che interessano direttamente l'esercizio, ed i quali non si potrebbero, senza creare ritardi nocivi al regolare andamento del servizio, assoggettare alle formalità volute dalla legge sulla contabilità generale dello Stato. Ma, mentre la portata di quelle disposizioni dei capitolati non era ben definita, ora vogliosi precisare meglio la natura ed i limiti della vigilanza governativa, da rivolgersi essenzialmente all'approvazione dei progetti e preventivi e delle liquidazioni delle spese. Rispetto alle formalità da seguirsi in questa approvazione, si disporrà con le modificazioni da portarsi al Regolamento per l'esercizio, approvato con Regio Decreto 17 gennaio 1886, n. 3704 (serie 3ª), come è previsto più innanzi all'articolo 23.

Circa l'ultimo paragrafo dello stesso articolo 14, basterà rammentare, in appoggio alla opportunità della disposizione ivi contenuta, quanto gia si ebbe occasione di osservare a proposito dei due primi fondi di riserva, e cioè, che il controllo della esecuzione di quei lavori, ai quali provvedano in economia le Società, assorbe in special modo, senza reale efficacia, l'opera dei funzionari tecnici addetti agli uffici locali dell'Ispettorato governativo, mentre si può diminuire notevolmente il lavoro di revisione, pur tutelando a dovere l'interesse dello Stato, coll'affidare alle Società *a prezzo fatto* le opere e provviste, che in tutto od in parte non si prestino per essere accollate ad imprese.

L'articolo 15 non contiene, rispetto alla presentazione al Parlamento delle previsioni riguardanti i fondi per la rinnovazione del materiale rotabile e le casse per gli aumenti patrimoniali, disposizioni diverse da quelle dell'articolo 5 della legge 27 aprile 1885, n. 3048 (serie 3ª), al quale esso si sostituirebbe.

E l'obbligo di unire al bilancio del Ministero dei lavori pubblici l'elenco di quelle, fra le opere comprese nella tabella *A*, che potranno presumibilmente essere eseguite nell'anno, fa riscontro a quanto era stabilito, pei lavori degli allegati *B* ai Capitolati d'esercizio, dal secondo comma dell'articolo 2 della stessa legge ora citata. Non apparirà poi inopportuno, che venga ribadita la clausola dei Capitolati prescrivente preventivi biennali pel materiale rotabile, stando a cuore di tutti, che i nostri industriali possano a tempo debito prendere le misure necessarie, per regolare i proprii mezzi d'opera in base alla quantità di lavoro, che secondo le più attendibili presunzioni sia per essere loro chiesta in un non troppo breve periodo di tempo.

Il secondo comma dello stesso articolo 15, è diretto a dar modo al Parlamento, d'essere sempre informato dell'andamento, nel futuro novennio, di ciò che rimarrà dei fondi speciali istituiti dai vigenti contratti, ed alla Corte dei conti di esercitare un'alta vigilanza, conforme a quella devolutale sul conto dei prodotti dei trasporti, senza che essa debba scendere alla minuta ingerenza, in certo qual modo impostale dai termini dell'articolo 5 della legge 27 aprile 1885 (non in armonia coll'elevato cómpito spettante a quell'istituto), costringendola a sostituirsi parzialmente a quell'ufficio, cui dalla legge 27 aprile 1885, e dai contratti e capitolati da questa approvati, veniva riservato il riscontro delle gestioni sociali. Assai più efficace, del resto, d'ogni controllo governativo, che difficilmente può evitare di tradursi in ritardi nelle liquidazioni dei conti colle Società, e nella conseguente necessità di corrispondere, sui crediti delle medesime, interessi per somme ben altrimenti maggiori dei risultati pratici per lo Stato, cui tale controllo possa condurre (1), sarà in futuro lo stimolo per le Società ad una più economica gestione delle casse patrimoniali, derivante dall'obbligo di anticipare del proprio una metà delle somme occorrenti per nuovi lavori e provviste.

Dell'articolo 16, riguardante il rimborso di quanto le Società avranno anticipato per pagamenti relativi alle opere della tabella *A*, si è già avuto occasione di discorrere nel parlare dell'articolo 11. Non è poi il caso di stabilire fin d'ora come dovrà essere regolato questo rimborso, qualora i contratti attuali fossero prolungati al di là del 30 giugno 1905, e decidere se possa in tale ipotesi convenire meglio di aumentare, in ragione del maggior credito capitale delle Società, il corrispettivo per l'impiego del materiale mobile, ovvero convertire il credito stesso in una annualità comprendente l'interesse e l'ammortamento, ed estendentesi ad un periodo, che potrebbe anche essere quello stesso di 60 anni e mezzo, durante il quale dovranno ancora pagarsi, al di là del 30 giugno 1905, le annualità chilometriche pattuite in corrispettivo delle costruzioni formanti oggetto delle Convenzioni approvate con legge 20 luglio 1888, n. 5550 (serie 3ª). Qualunque forma debbano assumere le speciali stipulazioni di cui è cenno nel presente articolo 16, esse dovranno d'altronde estendersi anche alle somme risultanti dalla stima delle opere, che le Società avranno costruito di loro iniziativa ed a proprie spese durante il ventennio, valendosi delle facoltà accordate dall'articolo 101 dei Capitolati per l'esercizio delle reti Mediterranea ed Adriatica, 96 per la Sicula.

L'articolo 17 è motivato dal fatto, che gli articoli 23 e 48 del contratto di esercizio della Rete Adriatica suppongono, che, per ottenere le somme necessarie alla esecuzione di lavori e provviste in conto casse patrimoniali, si ricorra sempre al credito, e mettono a carico della Società la continuazione del servizio dei titoli corrispondenti all'ammontare delle spese fatte per le linee di sua proprietà qualora essa riassuma di fronte a queste la sua antica veste di concessionaria. Con le disposizioni del disegno di legge, si eviterà che la Società delle Meridionali venga, per la sola circostanza che i mezzi finanziari per provvedere ai lavori della tabella *A* saranno procurati senza alcuna emissione di titoli delle casse patrimoniali, ad essere sottratta ad un onere addossatole dal contratto del 1885.

Sull'articolo 18 basterà notare, che l'indicazione stessa delle varie categorie di lavori, ai quali si riferisce il disegno di legge, basta a specificarne il carattere per guisa, da non poter lasciare alcun dubbio sulla loro pubblica utilità, quando ne sia riconosciuta la necessità tecnica, previo naturalmente l'esame dei relativi progetti nei modi voluti, in qualsiasi caso, dall'articolo 322 della legge sui lavori pubblici, modificato dall'articolo II della legge 15 giugno 1893, n. 294. D'altronde, l'urgenza, che per talune opere andò crescendo in ragione del ritardo frapposto a provvedere, rende anche più necessario, che siano, per quanto possibile, semplificate le formalità cui deve essere subordinata l'autorizzazione della loro esecuzione.

A proposito dell'articolo 19, giova avvertire, che le tre Società si trovano in condizioni diverse rispetto alla pos-

(1) Nei termini, ben inteso, dell'articolo 59 dei Capitolati per le reti Mediterranea ed Adriatica, 55 per la Sicula.

(1) Risulta dal prospetto allegato XII, che sulle spese fatte per le opere e provviste in conto capitale dal 1° luglio 1885 in poi, si pagarono alle Società per interessi, ai sensi degli articoli 64 e 67 del Regolamento per l'esercizio, approvato con Regio Decreto 17 gennaio 1886, n. 3704 (serie 3ª), lire 8,728,132.80, senza che questa partita possa ancora dirsi intéramente liquidata.

sibilità di procurarsi i mezzi finanziari, coi quali soddisfare all'impegno di anticipare la metà delle nuove spese da farsi in conto casse patrimoniali.

Infatti la Mediterranea, che in seguito alla legge del 20 luglio 1888, n. 5550 (serie 3ª), ha aumentato di un terzo il capitale in azioni di 135 milioni, con cui si era costituita nel 1885, può, in forza dell'articolo 171 del Codice di commercio, realizzare fino a 180 milioni in obbligazioni; dimodochè, tenuto conto delle emissioni cui dovette ricorrere per adempiere agli obblighi assunti con la convenzione approvata da detta legge, le rimane largo margine per nuove emissioni.

La Società delle Meridionali ha un capitale di 260 milioni, a formare i quali entrano però 20 milioni di sussidio dello Stato in lavori e beni demaniali, accordato dagli articoli 19 e 20 della Convenzione 25 agosto 1862, cosicchè la facoltà di emettere obbligazioni ai sensi dell'articolo 8 della stessa Convenzione si estende a soli 480 milioni; ed i fondi di cui la Società attualmente dispone e quelli che ancora può realizzare per raggiungere questo limite, rimarranno presumibilmente tutti assorbiti dall'ultimazione delle nuove linee concessele nel 1888. Ma fino dal 1863, con decreto del 27 settembre, riconoscendosi che i suddetti 20 milioni di sussidio fanno realmente parte del capitale sociale, si era autorizzata la Società a realizzare quaranta milioni di lire mediante emissione di obbligazioni, corrispondentemente al doppio di quei venti milioni. Tale autorizzazione venne implicitamente annullata da atti posteriori, coi quali, prima che di essa si avesse a fare uso, permettendosi alla Società successivi aumenti del capitale azioni, si richiamavano le disposizioni dell'atto di concessione relative alla proporzione di un terzo a due terzi fra le azioni e le obbligazioni.

Nulla però può opporsi a che oggi, per l'adempimento dei nuovi obblighi, si faccia rivivere parzialmente, con nuovo Decreto Reale, la facoltà accordata con quello del 27 settembre 1863. E non deve dolere che si offra la possibilità di seguire questa via per mettere la Società in grado di soddisfare gli impegni che essa assumerebbe per la Cassa patrimoniale, giacchè, per gli effetti dell'articolo 27 del contratto d'esercizio della Rete Adriatica circa la eventuale partecipazione agli utili netti superanti il sette e mezzo per cento, l'interesse dello Stato consiglia di evitare possibilmente l'aumento del capitale sociale.

Altra è invece la posizione della Società Sicula. — Questa, contro 20 milioni di capitale in azioni, ha creato obbligazioni per una somma più che quadrupla, e non potrebbe procedere ad altre emissioni, specialmente perchè non ha più alcuna parte disponibile delle sovvenzioni relative alle nuove linee affidatele in costruzione nel 1888, per valersene agli effetti del secondo paragrafo dell'articolo 171 del Codice di commercio; solo un aumento del capitale sociale le può pertanto fornire mezzo di aumentare anche la quantità delle obbligazioni. Tenuto quindi conto delle anticipazioni che essa può essere chiamata a fare alla Cassa patrimoniale, si stabilisce nell'articolo 19 del disegno di legge che possa essere autorizzata la Società ad aumentare di 3 milioni il capitale in azioni ed a realizzare il rimanente in obbligazioni.

Gli articoli 20 e 21 non hanno bisogno di spiegazioni.

Con l'articolo 22 si provvede, affinchè dalla registrazione degli atti necessari alla esecuzione della legge non derivino oneri, che, laddove i fondi di riserva e le casse patrimoniali si trovassero in floride condizioni, e non fosse quindi sorta la necessità di stipulare patti speciali con le Società, sarebbero per ciò stesso evitati.

Finalmente l'articolo 23 riguarda le modificazioni da portarsi ai regolamenti per l'esercizio e per le costruzioni, emanati in esecuzione della legge 27 aprile 1885, il primo dei quali, approvato con R. Decreto 17 gennaio 1886, n. 3704 (serie 3ª), contiene, sotto il capo IV, una serie di disposizioni concernenti l'amministrazione dei fondi di riserva e della cassa per gli aumenti patrimoniali, le quali dovranno in gran parte essere mutate per effetto dei nuovi provvedimenti, e richiama, nel suo articolo 31, il regolamento delle costruzioni, approvato con R. Decreto pure del 17 gennaio 1886, n. 3705 (serie 3ª), estendendo molte delle norme di compilazione dei progetti, esecuzione delle opere e provviste, modalità per gli appalti, ed altre, ivi stabilite pei lavori di costruzione a rimborso di spesa, a quelli in conto fondi di riserva e casse patrimoniali, creando la necessità di una minuta ingerenza governativa, tanto meno efficace per la tutela dei veri e grossi interessi dello Stato, quanto più distratta dalla cura di piccoli dettagli, e non sempre in armonia, a vero dire, con gli stessi concetti fondamentali dei capitolati d'esercizio.

L'obbligo di sentire le Società sugli schemi di dette modificazioni, risulta dalle prescrizioni dei capitolati e dalla natura contrattuale della materia da disciplinarsi; e rispetto ai corpi consulenti, che dovranno illuminare il Governo sulle modificazioni stesse, non si è fatto altro che riprodurre nell'articolo 23 le disposizioni del penultimo paragrafo dell'articolo 16 della legge 27 aprile 1885, n. 3048 (serie 3ª), salvo la menzione del Comitato superiore delle Strade ferrate anzichè del Consiglio superiore dei Lavori Pubblici, dappoichè la legge 15 giugno 1893, n. 294, ha definite le rispettive attribuzioni di quei due consessi, e si tratta qui di affari rientranti appunto nella competenza del Comitato.

Chiarito così nelle singole sue parti il disegno di legge, rimane a dire una parola sull'influenza, che i proposti provvedimenti potranno esercitare sul modo di svolgersi della vigilanza governativa sull'esercizio delle nostre ferrovie.

La maggior parte del lavoro, che dal 1885 in poi si è dovuto compiere dal R. Ispettorato per ciò che concerne le reti Mediterranea, Adriatica e Sicula, è stato quello dipendente dall'ingerenza riservata al Governo, dalla legge di approvazione delle convenzioni, nella gestione dei lavori di completamento delle linee, e delle opere e provviste a carico dei fondi di riserva e delle casse per gli aumenti patrimoniali. L'esame dei progetti, dei preventivi di spesa e degli elaborati d'appalto, l'intervento negli atti di aggiudicazione, la sorveglianza sulla esecuzione, la revisione di tutti i documenti contabili e delle liquidazioni, hanno poco meno che convertiti gli uffici locali dell'Ispettorato in tante Direzioni tecniche di lavori; ed al centro, i carteggi con gli uffici stessi, con le Società, coi corpi consulenti, con la Corte dei Conti, sono stati fonte di fatica certamente non minore, di quella che sarebbe risultata necessaria, se quei lavori e quelle provviste avessero dovuto eseguirsi a cura diretta dello Stato anzichè per mezzo delle Società.

Ora è ovvio, che se le modificazioni, che ora si propongono ai patti contrattuali riguardanti le spese a carico dei fondi di riserva e delle casse patrimoniali, fossero tali da creare, in tutto e per tutto, al riguardo, il sistema stesso delle concessioni intere, molto più semplici diventerebbero i rapporti fra uffici governativi e sociali, minori le necessità d'intervento dei vari organi dello Stato, e più razionale il mandato dell'Ispettorato, il quale, nel regime attuale, deve spesso negare miglioramenti di servizio proposti dalle Società, perchè implicanti la necessità di spese per nuovi impianti o migliorie del materiale fisso o mobile, e trova nei contratti stessi, pel fatto che essi mettono in sostanza a carico di fondi dello Stato le spese per tali migliorie, quasi una proibizione a prenderne l'iniziativa, mentre questa dovrebbe costituire uno dei suoi più importanti còmpiti.

Ma, come si è detto fin da principio, un radicale cambiamento di sistema è, nel momento presente, per molte cause, impossibile, e bisogna accontentarsi di fare un primo passo, d'una certa importanza, su tale via, con quelle parziali semplificazioni che sarebbero consentite dal disegno di legge, preparando intanto il terreno propizio a più radicali riforme in un non lontano avvenire, nel quale, largamente liberata da funzioni che non le dovrebbero spettare, e sbarazzata dal lavoro non piccolo che ancora è necessario per chiudere definitivamente i conti del passato,

anche per ciò che riguarda le costruzioni, possa l'azione governativa assumere l'indirizzo sopraccennato.

Per ciò che concerne i lavori attualmente a carico dei due primi fondi di riserva, coi provvedimenti proposti si metterebbe senz'altro l'Ispettorato in grado di esercitare il suo vero mandato, dandogli in pari tempo occasione e motivo di una maggiore vigilanza sulla manutenzione corrente delle linee, tanto più necessaria quanto più vicina diventerà la scadenza del ventennio contrattuale in corso affinchè le strade vengano riconsegnate in buono stato.

Rispetto all'esecuzione di nuove opere e provviste, se la missione del Governo non riuscirà di molto variata, si otterrà però il vantaggio di poter fare a meno d'una troppo minuta ingerenza, pel fatto dell'interesse, che avranno d'ora innanzi le Società, ad un più utile impiego dei fondi delle Casse patrimoniali, accostandosi al sistema che si segue in Francia, dove il Governo, se deve cercare di limitare le spese per lavori in conto capitale sulle linee in esercizio, i quali vanno ad accrescere, in ragione dell'interesse e dell'ammortamento delle somme impiegatevi, la garanzia dello Stato, non avrebbe però motivo di spiegare al riguardo un controllo contabile molto diverso da quello sommario che esercita sulle spese in conto esercizio, poichè queste, sotto altra forma, influiscono del pari su detta garanzia, mentre poi nell'obbligo di dovere più tardi rimborsare le anticipazioni ricevute a tale titolo dallo Stato, le Società trovano un freno a spese di qualsiasi natura che non siano produttive, e la vigilanza governativa si svolge quindi più specialmente dal lato tecnico, nel senso di vedere se la natura delle opere voglia che le spese siano da classificarsi piuttosto in un conto che nell'altro, ovvero anche da prelevarsi direttamente sugli utili degli azionisti, come non giustificate da vere e proprie esigenze del servizio ferroviario (1).

Scomparende la necessità di certi controlli, potrà poi l'attenzione dell'Ispettorato rivolgersi più efficacemente a tutto ciò che ha attinenza con la regolarità e sicurezza dell'esercizio, coi perfezionamenti del materiale fisso e mobile, in vista eziandio di uniformarne alquanto i tipi (a vantaggio anche delle modificazioni che nel 1905 occorresse di dover portare nel riparto delle linee continentali e della relativa dotazione di rotabili fra le reti Mediterranea ed Adriatica), e col più opportuno adattamento delle nostre Strade ferrate allo scopo di soddisfare i bisogni del traffico e promuoverne lo sviluppo. E si otterrà anche il risultato, di lasciare alle Società una maggiore responsabilità e libertà d'azione, necessarie all'azienda ferroviaria, più che in qualsiasi altra, pel buono e sollecito andamento degli affari.

Sia ora lecito di chiudere con un augurio non interamente scompagnato da un certo senso di melanconia.

(1) Con tutto ciò, la vigilanza governativa non costa in Francia relativamente meno che in Italia, giacchè, secondo il Picard (Traité des chemins de fer, vol. III, pag. 179): « On peut estimer à 100 francs environ le prix de revient effectif du contrôle par kilomètre, en y comprenant les frais d'administration centrale ». E pel nostro Ispettorato è proposta nel bilancio del 1886-97 una spesa di lire 1,363,500 (988,500 nella parte ordinaria e 375,000 nella staordinaria), che però riguarda anche un po' le costruzioni: essa corrisponde ad una media di circa lire 90 per chilometro di linee in esercizio. Queste hanno bensì minor traffico delle francesi, ma sono quasi per intero soggette al regime della legge 27 aprile 1885, implicante una assai spinta ingerenza governativa nell'esecuzione dei lavori e delle provviste per le ferrovie in esercizio.

Secondo lo stesso Picard, il numero totale dei funzionari addetti alla sorveglianza dell'esercizio in Francia corrisponde all'incirca ad 1 agente per ogni 36 chilometri di linea, mentre da noi il totale di 225 impiegati portato dal ruolo organico dell'Ispettorato equivaleva al 31 dicembre 1885 ad 1 impiegato per ogni 47 chilometri in esercizio, e corrisponde ora ad 1 impiegato per ogni 66 chilom.

Nei Paesi Bassi, il cui regime ferroviario, con Società esercenti ferrovie di proprietà dello Stato, ha più di ogni altro rassomiglianza con quello creato in Italia dalla legge 27 aprile 1885, si sono spesi nel 1894 per la vigilanza governativa, malgrado alcune semplificazioni introdotte con le ultime convenzioni del 21 gennaio 1890, 44 fiorini e mezzo in media per chilometro, pari a lire italiane 93 circa, senza tener conto di ciò che concerne l'amministrazione centrale.

Come si è ricordato fin da principio, nel febbraio del 1894 venivano presentati alla Camera i provvedimenti per saldare i debiti di una gestione delle Casse patrimoniali, che si era andata sempre più complicando con l'aggravarsi dell'indugio nel dare a queste i mezzi di soddisfare le esigenze di un servizio, nel quale, se anche si arresta lo sviluppo dei prodotti, non si può del pari arrestare il crearsi di certe necessità, a meno di sospendere il movimento dei treni; indugio accompagnato da una certa mutabilità di criteri (non troppo favorevole alla migliore tutela degl'interessi dello Stato, di fronte a Società spinte dal proprio tornaconto a seguitare sempre unite per la stessa via nella interpretazione dei patti contrattuali), e dal sorgere di questioni, che per anni hanno reso difficile di poter valutare la condizione reale di dette Casse. Contemporaneamente il Governo sottoponeva alla Camera le proposte, che, tenuto conto delle varie circostanze, sembravano nel momento le più convenienti per la sistemazione di questa materia durante un quinquennio, trascorso il quale ben sarebbe stato necessario volgere seriamente il pensiero alle risoluzioni da prendersi in occasione della prossima scadenza del primo ventennio di durata dei vigenti contratti d'esercizio. Ma, desiderosa di meglio, la Camera non faceva buon viso a questo programma, e stabiliva l'obbligo pel Governo di presentarne entro breve termine altro più vasto.

Or mentre, dall'adozione del disegno del febbraio 1894, sarebbe nei prossimi esercizi derivato un nuovo onere annuo allo Stato di 4 milioni di lire, coi provvedimenti attuali questo onere salirà a 4 milioni e mezzo (oltre all'aumento che ne deriverà nelle somme da rimborsarsi alle Società nel 1905), per la principale ragione, che, avendo dovuto estendere le previsioni fino al 1905, mentre prima esse arrivavano solo al 1899, è naturale che non si potesse più, come allora, escludere la possibile necessità, entro non lungo termine, di nuove provviste di materiale rotabile, e pel fatto che, negli ultimi anni del ventennio in corso più numerosi saranno i rotabili dei quali occorrerà eseguire la rinnovazione. È ben vero, che intanto si è trovato modo di fare a meno di mettere a carico del Tesoro nell'esercizio 1895-96 i 4 milioni previsti nel 1894, e che con la combinazione a cui ora si addiverrebbe pei due primi fondi di riserva si otterranno i vantaggi inerenti ad una parziale semplificazione dei rapporti fra Governo e Società; ma sarebbe errore il credere, che a gravi mali non s'andrebbe incontro, qualora, non trovando nelle attuali proposte sufficienti novità, e volendo correr dietro ad ideali, che altri può più facilmente vagheggiare anzichè in concrete modificazioni di patti contrattuali, si indugiasse ancora a prendere provvedimenti, che le presenti esigenze del servizio ferroviario richiedono, e che sono indispensabili, affinchè non si preparino pel bilancio dello Stato sorprese dello stesso genere, di quelle che vennero figliate dalle gestioni governative delle reti dell'Alta Italia e delle Romane.

Tutti ricordano che in ossequio al precetto fatto dall'articolo 4 della legge 29 giugno 1876, n. 3181 (serie 2ª), veniva presentato alla Camera, il 22 novembre 1877, un progetto di legge per approvazione di convenzioni, aventi per iscopo il riscatto delle ferrovie Romane e Meridionali e l'appalto dell'esercizio di tutte le linee continentali italiane, ripartite nelle reti Mediterranea ed Adriatica, a due Società da costituirsi all'uopo espressamente. Quel progetto, per le crisi politiche sopravvenute, non potè nemmeno arrivare ad essere esaminato presso gli Uffici della Camera. Venne poi l'inchiesta parlamentare, dai cui lunghi e diligenti studi uscì confermato, nelle sue linee fondamentali, il congegno delle convenzioni d'esercizio del 1877, salva essenzialmente la proposta dell'istituzione di fondi speciali per provvedere a spese straordinarie, che le convenzioni stesse avrebbero riservate a carico diretto del bilancio dello Stato, od accollate fin d'allora direttamente agli esercenti (1). Ma frattanto, trascorsero parecchi anni

(1) Dagli articoli 18 e 19 dei capitolati annessi alle Convenzioni del 20 novembre 1877 risulta, che sarebbero rimaste a carico dello

di esercizio governativo provvisorio, senza che si provvedesse convenientemente ai bisogni delle strade, e contemporaneamente gli organismi amministrativi, a cui quell'esercizio era affidato, non andavano certamente semplificandosi a vantaggio dell'economia nelle spese; tanto che poi si dovette nel 1885 assegnare più della metà del prezzo di vendita del materiale mobile e degli approvvigionamenti ai lavori necessari per mettere in assetto le linee, e l'esercizio fattosi più costoso, ed il non avvenuto riscatto delle Meridionali, che avevano visto rischiarato il loro avvenire dalle modificazioni alla *scala mobile* concesse nel 1881, non influirono certamente a fare scendere i corrispettivi delle spese ordinarie d'esercizio al disotto di quei limiti, che ad essi erano assegnati nel 1877 (1).

Non sembra quindi fuor di proposito l'augurio, che si eviti il ripetersi, in minori proporzioni, di quello che altra volta è avvenuto e che la Camera, rendendosi esatto conto delle difficoltà di varia natura, pesando le quali il Governo s'è indotto alle presenti proposte, non voglia, per amore di più radicali misure, rinviare di bel nuovo ogni provvedimento, con grave pericolo, se non con la certezza, di creare altri e maggiori oneri futuri allo Stato, mentre accogliendo favorevolmente l'attuale disegno, può andare sicura, di spianare la via a quel più stabile ordinamento delle nostre ferrovie, e meglio in armonia coll'indole delle nostre istituzioni, che deve essere nei voti d'ogni buon italiano.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Relazione del Consiglio d'Amministrazione sull'Esercizio 1895 - Assemblea generale 25 maggio 1896

(Continuazione, vedi numero 24).

III. — Costruzione delle nuove linee concesse colla legge 20 luglio 1888.

Nello scorso anno fu compiuta la linea Barletta-Spinazzola che venne aperta al pubblico esercizio il 1° agosto secondo il termine contrattuale; resta ora soltanto da completare la costruzione dei tronchi Cansano-Isernia e Rionero-Potenza, pei quali è rispettivamente fissata l'apertura all'esercizio al 18 settembre 1897 e 5 settembre 1898.

Linea *Sulmona-Isernia*. — I lavori, compreso l'armamento, sono compiuti oltre Cansano fino a Roccaraso; sono pure ultimati, ad eccezione del ponte sul Sangro e di alcune opere di finimento e di consolidamento, i lavori fra la stazione di Roccaraso ed il km. 68.500, comprese 12 gallerie della complessiva lunghezza di m. 5546, e la fermata di S. Ilario.

Nel successivo tratto, dal km. 68 500 alla stazione di Casteldisangro, sono eseguiti per circa nove decimi i movimenti di materie e quasi finite le case cantoniere, i fabbricati della stazione di Alfedena-Scontrone, e della fermata di Montenero-Valcocchiana; delle opere d'arte restano solo da eseguire due ponticelli e le arcate del viadotto sulla Zittola.

È poi compiuto il tratto dalla stazione di Casteldisangro al km. 86.626 che comprende la stazione di S. Pietro Avellana e la galleria sotto il monte Pagano, lunga m. 3111.15, come pure quello fra i km. 105 e 110.500 comprendente la galleria lunga m. 2175.72 sotto il nome Totila e le stazioni di Pescolanciano e di Sessano-Civitanova.

Nell'aprile dello scorso anno furono appaltati in dodici lotti i lavori dal km. 86.626 al km. 105, dei quali fanno parte la fermata di Vastogirardi, la stazione di Carovilli e sei gallerie della complessiva lunghezza di m. 1363; ed ora sono già eseguiti per una metà circa i movimenti di materie e tutte le case cantoniere, e sono in corso di regolare avanzamento le opere d'arte allo scoperto e le gallerie.

Nello stesso mese di aprile 1895 furono pure appaltati in due lotti i lavori dal km. 110.500 al km. 115.040 e sono già eseguiti per oltre metà.

Infine nell'ultimo tratto dal km. 115.040 ad Isernia che comprende la stazione di Carpinone e la fermata di Pettoranello e nove gallerie della complessiva lunghezza di m. 2734, rimangono da fare soltanto la elevazione dei fabbricati ed il piazzale della stazione di Carpinone, ed alcune opere d'arte.

Pel trasporto dei materiali da costruzione da Cansano a Roccaraso serve ora la ferrovia ordinaria e si continua a fare uso come in passato dei binari di servizio a scartamento di m. 0,80, con trazione a vapore, fra Roccaraso ed Alfedena e fra Casteldisangro e Carovilli.

Linea *Rocchetta-Potenza*. — Il tronco oltre la stazione di Rionero è compiuto sino alla fermata di Forenza al km. 34.

Sono in regolare stato di avanzamento i lavori dal chilometro 43 al km. 50.200 che comprendono la galleria di Monte Quattrocchi, lunga m. 1964, e diverse opere d'arte importanti. I movimenti di materie sono eseguiti per circa due terzi, sono ultimate le case cantoniere e la maggior parte delle opere d'arte secondarie; restano da completare le opere d'arte principali ed i fabbricati della stazione di Lagopesole.

È compiuta la traversata dell'Appennino dal km. 50.200 al km. 56.350, comprendente la galleria principale lunga m. 3296.40 e le stazioni di Acerenza e di Avigliano, e sono in avanzato corso di esecuzione i lavori nel successivo tronco dal km. 56.350 al km. 65.500 che comprende la galleria di Pietracolpa lunga m. 1901.

Lo stato di avanzamento, a tutto marzo, delle gallerie in corso di costruzione sul tronco Rionero-Potenza, è il seguente:

Indicazione delle Gallerie	Lunghezza delle gallerie	Scavo in avanzata	Rivestimento della calotta	Rivestimento dei piedritti
	metri	metri	metri	metri
Ripacandida . . .	159	159	159	159
Canalicchio . . .	110	»	»	»
Spine	185	»	»	»
Feliciosa	216	26	6	»
Agromonte . . .	282	12	»	»
Pietramartelluzza .	200	»	»	»
Ceraso	132	31	»	»
Quattrocchi . . .	1764	1063	964	851
Carriera	181	181	181	181
Pietracolpa . . .	1901	1617	1519	1347
Branca	215	215	215	215
Viggiani	180	84	84	26
S. Maria	528	260	218	»
Camposanto . . .	168	75	25	»
Totale metri .	6221	3723	3371	2779

Stato le spese per le quali furono nel 1885 istituiti il primo fondo di riserva e la cassa per gli aumenti patrimoniali, e che alle rinnovazioni dell'armamento in acciaio e del materiale rotabile, spettanti ora al secondo ed al terzo fondo di riserva, avrebbero provveduto le Società in conto esercizio.

(1) Nella relazione dell'ufficio centrale del Senato, in data 15 aprile 1885, sul progetto di legge per l'esercizio delle reti Mediterranea, Adriatica e Sicula e per la costruzione delle Strade ferrate complementari, era messo in evidenza, a pagina 8, che se nella determinazione delle percentuali dell'esercizio, invece di partire dai risultati ottenuti nell'anno 1882, si fosse ragionato e concluso in base a quelli del 1883, si sarebbe arrivati per le reti Mediterranea ed Adriatica ad un coefficiente d'esercizio del 63 per cento anzichè del 62.5, e per la rete Sicula all'83.7 per cento anzichè all'82.

E questo fatto, del progressivo aumentare del rapporto fra spese e prodotti nel regime preesistente al 1° luglio 1885, non è forse stato estraneo ai motivi, pei quali gli assuntori dell'esercizio delle nuove reti vollero inserita nei contratti, all'articolo 46 per la rete Mediterranea, 50 per l'Adriatica, 43 per la Sicula, questa riserva:

« Non potendosi, per difetto di approvazione legislativa, attuare il presente contratto a partire dal 1° luglio 1885, il medesimo si riterrà come non avvenuto, e le parti si intenderanno prosciolte da ogni obbligo relativo ».

Alla fine di novembre dello scorso anno furono appaltati in otto lotti i lavori dal km. 34 al km. 43 tra i quali sono comprese sei gallerie complessivamente lunghe m. 1125, ed in cinque lotti i rimanenti lavori della linea dal chilometro 64.500 a Potenza comprendenti tre gallerie della complessiva lunghezza di m. 792, e la stazione di Potenza superiore; questi lavori sono già avviati e procedono in modo regolare.

Per il trasporto dei materiali da costruzione si continua a fare uso come in passato del binario di servizio a scartamento di m. 0.80, con trazione a vapore, da Rionero fino presso il colle di Pietracolpa.

Stazioni d'innesto. — Sono in corso di esecuzione i lavori approvati per un parziale ampliamento della stazione di Colico per il servizio della linea Lecco-Colico.

Circa il progetto di ampliamento della stazione di Potenza per l'innesto della linea Rocchetta-Santa Venere-Potenza furono presi accordi con la Società delle ferrovie del Mediterraneo cui spetta la esecuzione dei lavori e che presenterà quanto prima il progetto all'approvazione del Governo.

È stato approvato il progetto per modificazioni ed aggiunte di binari nella stazione di Sulmona, per l'innesto della linea Sulmona-Isernia, e la nostra Società ne ha assunto la esecuzione a prezzo fatto.

Sono in corso di esecuzione i lavori pei maggiori impianti occorrenti nella stazione di Carpinone, per l'innesto della linea Isernia-Campobasso.

D'accordo colla Società delle Ferrovie del Mediterraneo e coi Comuni di Carpinone e d'Isernia è stato compilato e presentato alla approvazione del R. Governo un progetto per fornire l'acqua alle stazioni nostre di Carpinone e di Isernia ed ai rispettivi abitati, alle case cantoniere della linea Mediterranea Cajanello-Isernia, ed alla stazione di Venafro.

È stato approvato il progetto del secondo gruppo di lavori per l'ampliamento della stazione di Barletta in conseguenza dell'innesto della linea Barletta-Spinazzola e la nostra Società ne ha assunto l'appalto a prezzo fatto, e sta provvedendo per la loro esecuzione.

Venne pure approvato il progetto d'ampliamento della stazione di Campobasso per il servizio della linea Isernia-Campobasso; ed i lavori saranno fra breve incominciati.

IV. — Studi e lavori diversi.

L'apertura all'esercizio della deviazione della linea Aretina e della nuova stazione di Firenze al Campo di Marte è stata ancora protratta fino al 1° luglio 1896 per ultimare prima la costruzione del cavalcavia per la via della Piazzola e provvedere alla consegna al Comune di Firenze delle aree occupate dal tronco di linea Aretina e dalla stazione di Porta alla Croce da abbandonarsi.

Nella stazione al Campo di Marte sono anche in corso di esecuzione alcuni parziali impianti pel servizio di trazione nell'interesse militare.

V. Spese di costruzione.

Il capitale costruzioni di proprietà sociale al 31 dicembre 1885 importava . . . . L. 561,678,819.44

Spese di costruzione delle nuove linee e spese diverse per lavori non imputabili all'allegato *B* Meridionale, durante il 1895:

Lecco Colico	L.	967,903.78		
Rocchetta Santa Venere-Potenza	»	3,313,651.29		
Rocchetta Santa Venere-Gioia del Colle . .	»	298,528.10		
Sulmona-Isernia. . .	»	8,425,498.45		
Barletta-Spinazzola . .	»	2,838,685.04		
Immobili, Linee ed opere diverse	»	46,201.07		
Costruzione di opere stabili per il miglioramento delle condizioni dell' esercizio (Art. 101 del Capitolato)	»	11,246.86		
Insieme	L.	15,901,714.59		
Regolarizzazioni fatte nel l'anno 1895 in conto dell'allegato *B*:				
Spese di costruzione e spese diverse .	L.	10,974.11		
Rifacimenti in acciaio .	»	43,098.41		
		L.	54,072.52	
			L.	15,847,642.07

L'importo del capitale costruzioni e immobili di proprietà sociale, al 31 dicembre 1895, ascende quindi a . . . . . L 577,526,461.51

(*Continua*).

CRONACA PARLAMENTARE
delle FERROVIE e dei LAVORI PUBBLICI

Camera dei Deputati.

Disegni di legge. — È stata distribuita la Relazione dell'on. Beltrami sul progetto presentato dall'on. Saracco ed approvato dal Senato, riguardante le tramvie e le ferrovie economiche.

La Relazione espone i motivi che indussero la Commissione a introdurre alcune varianti al testo approvato dal Senato. La principale variante è quella della soppressione dell'art. 14, riguardante l'applicazione della tassa stabilita dalla legge 14 giugno 1874 ai trasporti effettuati dalle tramvie economiche non urbane.

Le altre modificazioni riguardano specialmente le ferrovie economiche e mirano a facilitare l'impianto e l'esercizio di queste ferrovie. Il disegno di legge è dichiarato d'urgenza.

Commissioni parlamentari. — La Commissione pel progetto circa le sovvenzioni chilometriche per le ferrovie da costruirsi, dopo lunga discussione, a cui parteciparono specialmente gli on. Lacava, Chimirri, Rava, Buttini, Carcano e Ferrero di Cambiano, approvò il progetto con un'aggiunta autorizzante il Governo a portare la sovvenzione chilometrica anche a L. 5000 per chilometro nel caso di linee già classificate o ferrovie di notevole spesa od importanza.

La Commissione ha nominato l'on. Buttini a relatore.

Per le linee Napoli-Piedimonte e Terracina-Gaeta. — I Deputati della provincia di Terra di Lavoro, insieme ad alcuni della provincia di Napoli, hanno avuto a Montecitorio una conferenza col Ministro dei Lavori Pubblici, al quale hanno dimostrato l'urgenza di provvedere all'esecuzione della ferrovia Napoli-Piedimonte d'Alife.

Quindi l'on. Accinni ha interessato il Ministro alla pronta esecuzione della linea Terracina-Gaeta.

Di questa linea, del resto, s'interessano anche i Deputati della Provincia romana, i quali si propongono di fare presso il Ministro uguali premure. L'on. Accinni in quell'occasione rappresenterà, autorizzato, i suoi colleghi di Terra di Lavoro. Il Ministro si è riservato di dare prossimamente risposta alla preghiera fattagli.

Per il riscatto della ferrovia Acqui-Alessandria. — La Relazione dell'on. Ceriana-Maineri per il riscatto della ferrovia Acqui-Alessandria, stata presentata alla Camera, conclude col proporre di rigettare la proposta di riscatto come dannosa all'erario, dacchè la convenzione (29 marzo 1893) si basa sugli utili netti della ferrovia negli ultimi cinque anni precedenti al 1° luglio 1888, cioè prima della costruzione della linea Genova-Ovada-Asti, mentre dall'esercizio 1894-95 gli utili della ferrovia Acqui-Alessandria sono scemati di centomila lire all'anno.

Bilancio dei Lavori Pubblici. — È ancora in discussione il bilancio dei Lavori Pubblici, che sarà approvato in una delle prossime sedute.

Mozioni, interpellanze ed interrogazioni. — Perazzi, Ministro dei Lavori Pubblici, rispose ai deputati De Marinis, Cimati, Agnini, Carotti, Zavattari ed altri che lo avevano interrogato per sapere *se, in seguito ai lavori delle nuove costruzioni ferroviarie testè approvate dalla Camera, sia intenzione del Governo di far osservare dalle Società i diritti spettanti al personale ferroviario licenziato per l'art. 82 del capitolato annesso alla legge del 1885.*

Dichiarò che, non avendo derogato le nuove convenzioni all'articolo 82 delle vecchie, quell'articolo è applicabile al personale straordinario licenziato.

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

Strade Ferrate del Mediterraneo.

Giovedì, 18 corrente, ebbe luogo la seduta del Consiglio d'Amministrazione della Società Mediterranea per la nomina del Presidente in sostituzione del defunto senatore Allievi.

Presiedeva il comm. Pariani il quale aprì la seduta commemorando il defunto, rilevandone i meriti e rimpiangendone la perdita. Pose poi in votazione la nomina del nuovo Presidente, dichiarando che essendo giunto a sua conoscenza come alcuni consiglieri volevano chiamarlo a quel posto, egli debba assolutamente declinare questo onore per ragioni sue personali e pregò anzi coloro che avessero avuto simile intenzione di riportare il loro voto su altro che riconoscevano adatto a quel posto.

Procedutosi allora alla votazione, presenti 19 consiglieri, risultò eletto alla quasi unanimità il comm. Marsaglia. Questi ringraziò il Consiglio della prova di stima e di fiducia che volle dargli, ma si mostrò molto riluttante ad accettare. In seguito però alle vive insistenze di parecchi consiglieri e del signor Direttore generale vi acconsentì e dietro invito del comm. Pariani assunse la Presidenza fra gli applausi del Consiglio.

Procedettesi poi alla nomina di un Vice-Presidente al posto lasciato vacante dal comm. Marsaglia e risultò eletto a grande maggioranza il senatore conte Sanseverino che ringraziò il Consiglio della prova di fiducia accordatagli.

— In quella stessa seduta venne decisa la convocazione di un'assemblea straordinaria per l'approvazione della sistemazione della Cassa Aumenti Patrimoniali, della gestione dei fondi di riserva, della Convenzione per la costruzione dei nuovi tronchi Balsorano-Avezzano e Capezzano-Mercato S. Severino e dell'esecuzione delle opere di completamento del tronco Salerno-Capezzano.

L'assemblea avrà luogo il 17 luglio p. v.

><

Conferenza internazionale per la riparazione dei veicoli.

Il 18 corrente si è riunita a Ginevra la Conferenza per la riforma della Convenzione fra le Amministrazioni della Lega ferroviaria Italo-Germanica concernente l'uso e la riparazione dei veicoli in servizio cumulativo fra le stesse Amministrazioni.

><

I lavori nella stazione di Porta Romana a Milano.

In questi giorni è stata effettuata la visita di ricognizione, per parte dei rappresentanti del Governo e della Mediterranea, dei lavori del primo periodo nella stazione di Porta Romana a Milano.

Essendosi riconosciuta la necessità di alcune opere accessorie, venne proposta l'apertura al pubblico servizio per le merci delle tre ultime classi a vagone completo al 15 luglio, affinchè si possa avere il tempo di preparare le istruzioni pei diversi servizi interessati.

><

Ferrovia del Gottardo

(Assemblea generale degli azionisti).

Gli azionisti della Ferrovia del Gottardo sono convocati in assemblea generale ordinaria, che avrà luogo sabato, 27 giugno 1896, alle ore 11 ant., a Lucerna, nella *Sala del Gran Consiglio.*

L'ordine del giorno è il seguente:

1. Presentazione del 24° rapporto sulla gestione della Direzione e del Consiglio d'Amministrazione, nonchè del resoconto e bilancio dell'esercizio 1895;
2. Fissazione del dividendo da pagarsi per l'esercizio del 1895;
3. Elezione di un membro del Consiglio d'Amministrazione in sostituzione del signor consigliere nazionale Wiss di Berna, che ha declinato la nomina;
4. Nomina di 3 membri e di 3 supplenti della Commissione di revisione dei conti.

Pubblicheremo, come di consueto, nei prossimi numeri la Relazione del Consiglio.

><

Sostituzione delle formelle di sansa al carbon fossile per il riscaldamento delle locomotive.

Siamo informati che il R. Consolato d'Italia in Algeri ha comunicato al Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio che la *Société des Battignolles* ha tentato, con felice esito, sulla linea ferroviaria Sausse-Enfidaville, la sostituzione delle formelle di sansa al carbon fossile, per il riscaldamento delle locomotive.

Durante tali esperienze si è constatato un risparmio del 3 0[0 e più nel consumo del nuovo combustibile, oltre il vantaggio della combustione completa del medesimo per cui sarebbero in parte evitate le incrostazioni delle caldaie ed i pericoli d'incendi inevitabili per l'abbondante sviluppo del fumo e delle scintille che accompagna la combustione del carbon fossile.

Ci consta a questo riguardo che il prefato Ministero ha richiamato su quanto precede l'attenzione del R. Ispettorato generale delle Strade Ferrate, che ha interessato ad invitare le nostre Società ferroviarie a fare qualche esperimento dello stesso genere con i panelli che restano come cascame nell'estrazione dell'olio dalle olive; imperocchè se tali esperimenti fossero per dare un soddisfacente risultato, si sarebbe trovato un utile e proficuo impiego ad un abbondante prodotto secondario delle nostre industrie agrarie.

><

Ferrovie del Mediterraneo.

(Gare aggiudicate).

Il giorno 6 del corrente mese, in Milano, presso la Direzione generale per le Strade Ferrate del Mediterraneo, ebbero luogo le seguenti gare a licitazione privata:

1. Gara per l'acquisto di n. 16 locomotive e relativi tenders, ad otto ruote accoppiate, munite di freno ad aria compressa, sistema Westinghouse, automatico e moderabile Henry del peso di chilogr. 47,000 la locomotiva e di chilogr. 13,800 il tender. Alla gara vennero invitate n. 4 Ditte nazionali e tutte vi concorsero. Rimase provvisoriamente deliberataria la Ditta G. Ansaldo e Comp. di Sampierdarena al prezzo di L. 1.53 al chilogr. la macchina e di L. 0.91 il tender, ossia complessivamente macchina e tender L. 84,468 con consegna alla stazione di Sampierdarena;
2. Gara per l'acquisto di n. 8 locomotive Compound e relativi tenders, a sei ruote accoppiate, munite di freno continuo ad aria compressa, sistema Westinghouse, del peso di chilogr. 38,000 la macchina e di 15,000 chilogr. il tender. Alla gara vennero invitate n. 4 Ditte nazionali le quali tutte vi concorsero rimanendo deliberataria provvisoria la Ditta ing. E. Breda e Comp. di Milano al prezzo di L. 1.60 il chilogr. la macchina e di L. 0.60

il chilogr. il tender, ossia complessivamente, L. 74,300 fra macchina e tender, con consegna in stazione di Milano-Porta Garibaldi.

Il 2 corrente, in Milano, presso la stessa Direzione generale ebbero luogo le seguenti gare a licitazione privata:

1. Per la fornitura di n. 80,000 piastre intermedie in ferro colato per armamento mod. 2 del peso totale approssimativo di chilogr. 160,000 e di n. 25,000 piastre di controgiunto in ferro colato per armamento dello stesso tipo, del peso totale approssimativo di chilogr. 50,000. Alla gara vennero invitate n. 6 Ditte e le concorrenti furono 4. Rimase aggiudicataria provvisoria la Ditta Filippo Tassara e figli di Voltri al prezzo di L. 310 la tonnellata con consegna delle piastre su vagone alla stazione di Voltri;

2. Per la provvista di n. 1000 stecche d'acciaio dolce a corniera per armamento di primo tipo con rotaie da m. 12 del peso totale approssimativo di chilogr. 10,100. Di n. 6 Ditte invitate alla gara presentarono offerta di ribasso n. 4, rimanendo aggiudicataria provvisoria la Ditta Società degli Alti Forni Fonderie ed Acciaierie di Terni al prezzo di L. 320 la tonnellata, consegna delle stecche su vagone alla stazione di Savona;

3. Per la fornitura di n. 38,000 chiavarde a becco per armamento di primo tipo, del peso totale approssimativo di chilogr. 30,400, di n. 30,000 chiavarde a testa sferica da mm. 25 per armamento mod. 2 del peso totale approssimativo di chilog. 21,000 e n. 1000 chiavarde a testa sferica da mm. 25 per armamento mod. E. Alla gara vennero invitate n. 7 Ditte che tutte vi concorsero rimanendo aggiudicataria provvisoria la Ditta Filippo Tassara e figli di Voltri al prezzo di L. 440 la tonnellata, consegna delle chiavarde su vagone a Voltri.

(Progetti, preventivi, ecc., presentati all'approvazione governativa).

La Direzione generale per le Strade Ferrate del Mediterraneo ha sottoposto all'approvazione del Ministro dei Lavori Pubblici:

1. La proposta dei lavori occorrenti per l'impianto di un nuovo passaggio a livello pedonale alla progressiva 22.870 fra le stazioni di Suno e Cressa nella ferrovia da *Novara a Domodossola;*

2. Il contratto stipulato colla Ditta De Luca Antonio di Cassino per l'impianto di scogliere al Volturno fra i chilom. 9.743 e 10.013 della linea *Caianello-Isernia* fra le stazioni di Presenzano e di Sesto Campano;

3. La proposta delle opere necessarie per rendere abitabile la stanza ad uso dormitorio del personale viaggiante nella stazione di Colle Salvetti, lungo la ferrovia da *Pisa a Roma;*

4. Il progetto per la sistemazione di un passaggio pedonale sulla linea *Torreberretti-Pavia* alla progressiva chilometrica 38.052 con annesso preventivo di spesa di L. 370;

5. Il preventivo della spesa di L. 400 occorrente per provvedere alla posizione in opera di cancelli per togliere il passaggio abusivo sul primo ordine delle arcate del Viadotto sul Verde lungo la linea *Succursale dei Giovi;*

6. Il progetto di opere di completamento della stazione di Omegna previste nel verbale di consegna del tronco da Orta a Casale Corte Cerro lungo la linea *Gozzano-Domodossola.* La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 27,640 comprese L. 7918 per materiale metallico di armamento;

7. La proposta di lavori di difesa dei binari ad ovest della stazione di Sestri Levante contro la sabbia e la ghiaia che vi accumulano le onde massime presso il casello 49 alla progressiva 42.676 della linea da *Genova a Spezia*, con preventivo di spesa di L. 2310;

8. I contratti stipulati colle seguenti Ditte:

a) Colla Ditta Giovanni Ansaldo e Comp. di Sampierdarena per la fornitura di un carro piatto a due carrelli a due assi ciascuno pel trasporto di massi, della portata di 40 tonnellate, munito di freno ordinario a vite;

b) Colla Ditta Fratelli Diatto di Torino per la fornitura di n. 49 carri scoperti a due assi pel trasporto di merci e della portata di 16 tonnellate, di cui 24 muniti di freno ordinario a vite e loggetta e 25 senza freno;

c) Colla Ditta Poldihütte Tiegelgusstahlfabrik di Vienna per la fornitura di n. 120 molle a balestra per carrozze in acciaio al tungsteno fuso al crogiuolo;

d) Colla Ditta Société anonyme des Aciéries et forges de Firminy (Loire) per la provvista di n. 160 molle di sospensione a balestra in acciaio al tungsteno fuso al crogiuolo;

e) Colla Ditta Filippo Tassara e figli di Voltri, per la fornitura di n. 851 molle a spira di trazione e repulsione per carrozze e carri in acciaio fuso al crogiuolo;

f) Colla Ditta Filippo Tassara e figli di Voltri, per la provvista di n. 404 molle di sospensione a balestra per carri in acciaio fuso al crogiuolo;

g) Colla Ditta Société anonyme John Cockerill di Seraing, per la fornitura di n. 342 paia di ruote a disco pieno con assi e cerchioni in acciaio Martin-Siemens, di cui n. 240 montate su assi da 12 tonnellate e n. 102 montate su assi da 16 tonnellate;

h) Colla Ditta ing. E. Breda e Comp., di Milano, per la fornitura di n. 12 carrozze di 3ª classe a due assi con cinque compartimenti per viaggiatori ed una ritirata, munite di freno continuo automatico sistema Westinghouse, ad azione rapida, di segnalamento d'allarme ad aria compressa e di riscaldamento a vapore;

i) Colla Ditta ing. E. Breda e Comp., di Milano, per la fornitura di n. 18 carrozze di 3ª classe a due assi, con 5 compartimenti per viaggiatori, di cui n. 10 con freno a vite e loggetta, con freno Westinghouse ad azione rapida, segnalamento d'allarme ed illuminazione ad olio; e n. 8 senza freno a mano, con freno Westinghouse ad azione rapida, con segnalamento d'allarme e con illuminazione ad olio;

l) Colla Ditta Miani-Silvestri e Comp., di Milano, per la fornitura di n. 50 carri coperti a due assi, per trasporto di merci, della portata di 12 tonnellate, di cui 25 muniti del freno continuo ad aria compressa, sistema Westinghouse, del freno moderabile Henry e del freno a vite con loggetta, provvisti della condotta pel riscaldamento a vapore, e 25 muniti di freno continuo ad aria compressa, sistema Westinghouse, e del freno moderabile Henry senza freno e a mano e provvisti della condotta pel riscaldamento a vapore.

><

Ferrovie dell'Adriatico.

(Gare di materiale rotabile).

Nella gara del 19 corrente, di materiale mobile per la Società delle Ferrovie Meridionali, avvennero le seguenti aggiudicazioni provvisorie:

6 locomotive Grº 270, Ditta Ernesto Breda, a lire 1.63 al kg. la locomotiva e L. 0.92 al kg. pel tender;

12 locomotive-tenders Grº 270, Ditta E. Breda, a L. 1 64 al kg.;

6 locomotive-tenders Grº 270, Ditta Ansaldo, a lire 1.635 al kg.;

5 carrozze di 1ª, Ditta Grondona-Comi, a lire 30,475 cad.;
5 carrozze di 2ª, Ditta Grondona-Comi, a lire 25,975 cad.;
10 carrozze di 3ª, Ditta Miani-Silvestri, a lire 15,995 cad.;
6 bagagliai alla Soc. Naz. Off. di Sav., a L. 9680 cad.;
18 carri coperti con freno ai Fr. Diatto, a L. 6380 cad.;
18 carri coperti con freno a Grondona-Comi, a L. 6395 cad.;
20 carri a sponde alte con freno a Ernesto Breda, a lire 4590 caduno;
40 carri a sponde alte senza freno, a Miani-Silvestri, a L. 4100 caduno.

(*Progetti, preventivi, ecc. presentati all'approvazione governativa*).

L'Amministrazione delle Strade Ferrate Meridionali ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici:

1. La proposta riguardante il ristauro dei muri frontali del viadotto sul Vallone Tarina al chilom. 147.886 della linea da *Roma a Solmona* con annesso preventivo di spesa di L. 15,500;

2. La proposta relativa alla sostituzione di fasci di rotaie ad otto travate metalliche a travi gemelle ed al collocamento del binario per traverse ordinarie di armamento disposte sopra le travi principali di altre cinque travate dello stesso tipo, situate lungo la ferrovia da *Mestre a Cormons*. La spesa all'uopo preventivata ammonta complessivamente a L. 3000.

><

Ferrovie della Sicilia.

(*Progetti, preventivi, ecc., presentati all'approvazione governativa*).

La Direzione generale per le Strade Ferrate della Sicilia ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici:

1. Il progetto dei lavori occorrenti per il ripristinamento di un tratto del muro di difesa a mare, rovinato dalle mareggiate del 20 marzo 1896 nella stazione di Tremestieri nella linea da *Messina a Siracusa* e per difese alle tratte attigue. La spesa all'uopo preventivata ascende a L. 130,300 ed alla esecuzione delle opere si propone di provvedere a cottimo mediante trattativa privata. L'approvazione del progetto dovrebbe valere anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le espropriazioni;

2. La proposta riguardante la costruzione di un drenaggio a monte del rilevato presso lo scambio Caldare della stazione di Grotte fra i chilom. 156.837 e 156.917 da Palermo della linea *Bicocca-Canicattì-Caldare*. La spesa all'uopo preventivata ascende a L. 12,000. Alla esecuzione delle opere si propone di provvedere a cottimo mediante trattativa privata, e l'approvazione del progetto dovrebbe valere anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le espropriazioni;

3. La proposta, con annesso preventivo di spesa di L. 5300, relativa all'esecuzione di lavori di consolidamento del tronco Rometta-Santa Lucia lungo la ferrovia *Messina-Cerda;*

4. Il progetto dei lavori occorrenti per provvedere al ristauro ed al consolidamento del muro a mare, tra le progressive chilometriche 38.976 e 39.125 della linea da *Palermo a Porto Empedocle*. La spesa preventivata per la esecuzione delle opere ammonta a L. 31,700;

5. La proposta dei lavori occorrenti per la completa sistemazione delle briglie attraverso al Vallone a valle del ponte di m. 6 di luce al chilom. 153.360 per il consolidamento dell'argine Coppola lungo la ferrovia da *Bicocca alle Caldare*. La spesa occorrente per la esecuzione delle opere considerate in progetto ammonta a L. 30,800;

6. Il progetto dei lavori occorrenti per provvedere al prosciugamento delle acque al distacco della frana di Ficamara fra le progressive 65.500 e 66.500 da Palermo, della linea da *Palermo a Porto Empedocle*. La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 90,300. L'approvazione del progetto dovrebbe valere anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le espropriazioni.

><

Inaugurazione del monumento a Vittorio Emanuele in Milano.

Per l'inaugurazione del monumento a Vittorio Emanuele in Milano, i normali biglietti di andata-ritorno, tanto in servizio interno della Rete Mediterranea quanto in servizio cumulativo colle ferrovie, tramvie e Società di navigazioni lacuali in corrispondenza, distribuiti per Milano dal 20 al 25 inclusivo giugno corrente, avranno la speciale validità per il ritorno fino a tutto il 26 detto.

Si fa poi presente che i biglietti di cui trattasi distribuiti nei giorni 27, 28 e 29 corrente, saranno validi per il ritorno a tutto il successivo giorno 30.

><

Ferrovie dell'Adriatico.

In occasione delle feste che avranno luogo a Milano per l'inaugurazione del monumento a Vittorio Emanuele, le stazioni di Firenze S. M. N. e di Roma-Termini distribuiranno speciali biglietti di andata-ritorno per Milano ai prezzi seguenti:

Da Firenze: 1ª classe, L. 55.65; 2ª cl., L. 38.95; 3ª classe, L. 24.70;

Da Roma, 1ª classe, L. 104.35; 2ª cl., L. 73.10; 3ª classe, L. 45.50.

Tali biglietti saranno vendibili nei giorni dal 20 al 27 corr. e varranno pel ritorno fino a tutto il giorno 30.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato in sue recenti adunanze ha dato il suo parere sui seguenti affari concernenti il servizio delle ferrovie:

1. Su di un atto di transazione concordato col conte Girolamo Mapelli per porre termine ad una lite relativa al collocamento di un binario attraverso al viale che congiunge la villa Mapelli alla strada per Lorate-Bergamasco;

2. Sugli atti di collaudo e di liquidazione finale dei lavori eseguiti dall'Impresa Sarchietti per lo spostamento di un tratto della ferrovia Aretina fra l'Affrico ed il Mugnone e della stazione di Porta alla Croce in Firenze;

3. Su di una proposta di transazione concordata con l'Impresa Bottelli ing. Felice per eliminare le vertenze sorte coll'Impresa medesima relative alla liquidazione dei lavori di costruzione del tronco ferroviario Casarsa-Spilimbergo della ferrovia Casarsa-Spilimbergo-Gemona;

4. Su di una variante proposta nei contratti stipulati coll'Impresa Astrua circa la fornitura dei materiali di armamento occorrenti al tronco Pergola-Acqualagna nella linea Fabriano-Urbino-Sant'Arcangelo ed alle stazioni del tronco medesimo;

5. Su di un atto di transazione concordato coll'Impresa Corvino per definire le vertenze riguardanti i lavori di consolidamento della trincea fra i chilom. 64.092 e 64.939 della linea da Battipaglia a Castrocucco eseguiti dall'Impresa medesima;

6. Circa il collaudo finale della fornitura fatta dalla Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche di

deviatoi per le stazioni ferroviarie di San Zeno, Brescia, Piadena, Mantova e Casarsa per l'importo complessivo di L. 45,523.50.

Il Consiglio di Stato ha inoltre ritenuto:

a) Che anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità possa essere approvato un progetto della Direzione generale per le Strade Ferrate della Sicilia relativo alla costruzione di un passaggio a livello al chilometro 86.064 della linea ferroviaria da Palermo a Porto Empedocle;

b) Che sia meritevole della superiore approvazione la perizia presentata dalla Direzione generale per le Strade Ferrate Meridionali relativa all'importo di alcuni lavori di completamento del tronco da Casarsa a Spilimbergo nella ferrovia Portogruaro-Casarsa.

><

Istanza per l'istituzione di biglietti di andata e ritorno fra Paola e Reggio Calabria.

Ci informano da Paola che quella Amministrazione comunale ha rimesso a S. E. il Ministro dei Lavori Pubblici una deliberazione del proprio Consiglio colla quale si fanno voti per la istituzione di biglietti di andata e ritorno da Paola a Napoli e da Paola a Reggio Calabria e viceversa.

><

Ferrovie della Sicilia.

Prospetto del materiale mobile in servizio ed in costruzione sulla Rete Sicula al 31 marzo 1896.

Specificazione del materiale mobile		Materiale mobile In servizio	In costruz.	Totale
I. *Locomotive:*				
a ruote libere	N.	—	—	—
a quattro ruote accoppiate:				
con avantreno girevole	»	18	—	18
con un asse portante	»	28	—	28
a sei ruote accoppiate	»	73	—	73
a otto ruote accoppiate	»	17	—	17
locomotive-*tenders* per servizio dei treni:				
a quattro ruote accoppiate	»	—	—	—
a sei ruote accoppiate	»	12	—	12
locomotive-*tenders* per manovre	»	8	—	8
Totale locomotive	N.	156	—	156
II. *Carrozze:*				
(per servizio ordinario):				
di lusso, saloni e break	N.	8	—	8
di 1ª classe	»	24	—	24
di 2ª classe	»	68	—	68
miste di 1ª e 2ª classe	»	100	—	100
di 3ª classe	»	226	—	226
miste di 2ª e 3ª classe	»	10	—	10
miste di 1ª, 2ª e 3ª classe	»	—	—	—
di 4ª classe	»	—	—	—
(per servizi economici):				
di 1ª classe	»	—	—	—
di 2ª classe	»	—	—	—
miste di 1ª e 2ª classe	»	10	—	10
di 3ª classe	»	10	—	10
Totale carrozze	N.	456	—	456
III. *Bagagliai:*				
ordinari	N.	58	—	58
con compartim. per la posta	»	12	—	12
id. id. e ritirata	»	20	—	20
Totale bagagliai	N.	90	—	90
IV. *Carri:*				
scuderia	N.	9	—	9
per piccolo bestiame	»	—	—	—
per merci e bestiame, coperti	»	1144	—	1144
per merci, scoperti:				
» (a sponde alte) ordinari	»	302	—	302
» (a sponde basse) id.	»	486	—	486
» (a sponde basse con bilico)	»	29	—	29
» (senza sponde)	»	—	—	—
per merci aperti a sponde alte da 30 tonnellate	»	10	—	10
» aperti a sponde basse da 30 tonnellate	»	10	—	10
cisterna per liquidi (acqua, vino, petrolio, ecc.)	»	21	—	21
per terra e ghiaia	»	6	—	6
spazzaneve	»	—	—	—
con sagoma per visita gallerie	»	—	—	—
con grue	»	2	—	2
Totale carri	N.	2019	—	2019

><

Tariffe ferroviarie italiane.

Siamo informati che fra la Direzione generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo e la Società di Navigazione generale italiana sono state concluse trattative intese a regolare la facoltà della Società medesima di ricevere le merci ad essa dirette nei Capannoni di Santa Limbania.

—

La Mediterranea, con parere favorevole, ha comunicato al Ministero dei Lavori Pubblici, una domanda della Società degli oli minerali, subentrata alla Ditta Filippo Librach, nel commercio del petrolio, per ottenere che le vengano continuate le facilitazioni concesse alla Ditta Librach pel trasporto del petrolio in semplici stagnoni fissati con telai.

—

Il Ministero del Tesoro, d'accordo con quello delle Finanze, ha ammesso, per la parte che lo riguarda, la rinnovazione per un altro anno, ed alle stesse condizioni: *a*) della concessione scaduta il 30 aprile u. s. per i trasporti di acido solforico e muriatico per conto della Ditta Ducco ed Alessio di Rifredi; *b*) della concessione alla Ditta Taddei pel trasporto di legnami greggi da Fara Sabina e da Poggio Mirteto ad Empoli.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia del Sempione. — Sabato scorso il Consiglio federale Svizzero ha trasmesso alle Camere federali un rapporto sull'impresa del traforo del Sempione e sulle relative trattative con annesso il testo della convenzione. Il rapporto, che conferma quanto è già noto, si chiude colle seguenti parole: « Noi crediamo di avervi dato, col presente rapporto sull'impresa del Sempione, tutte le desiderabili informazioni circa i negoziati cogli Stati vicini e specialmente coll'Italia, non che sullo stato odierno della quistione. Esprimiamo la speranza che non abbiate ad indugiare a prendere conoscenza in modo adesivo delle nostre proposte. Però sarebbe troppo prematuro il voler fin d'ora accordare la ratifica alla convenzione. Crediamo invece sia miglior consiglio l'aspettare che la quistione dei fondi necessari all'impresa, specialmente per quanto riflette i sussidi — tanto svizzeri che italiani — sia meglio rischiarata e possa esser considerata come assicurata ».

Ferrovie del Mediterraneo. — *Prodotti dal 1° luglio 1895 al 10 giugno 1896.* — Nella decade dal 1° al 10 giugno corrente i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate della Rete Mediterranea ascesero a L. 3,419,755.99, con un aumento di L. 40,976.99 sulla corrispondente decade del 1895.

L'insieme dei prodotti dal 1° luglio 1895 al 10 giugno 1896 si ragguaglia a L. 120,186,056.04, presentando un aumento di L. 6,426,272.33 sul periodo corrispondente dell'esercizio precedente.

Ferrovia Alessandria-Ovada. — Il Municipio di Genova fece testè istanza al Governo perchè la linea Genova-Ovada-Asti sia completata col tronco Ovada-Alessandria, completando così una seconda linea Genova-Alessandria, come da molti anni si va propugnando.

Detto Municipio invitò pure quello di Alessandria a cooperare pel conseguimento dell'antico voto.

Tramvia elettrica Varese-Ghirla-Luino. — Il giorno 14 corrente vi fu a Varese una numerosa riunione di azionisti della tramvia elettrica Varese-Ghirla-Luino.

Il Comitato promotore annunciò, con vivo piacere, di avere ormai assicurato il *minimum* del capitale (L. 1,100,000) stabilito nell'assemblea degli azionisti della tramvia elettrica Varese-Prima Cappella per la costruzione della nuova linea, e allora l'assemblea, facendo plauso all'opera del Comitato stesso, lo autorizzò a rendere definitivi i contratti per acquisto di materiali e ad aprire una pubblica sottoscrizione per aumentare il capitale azionario fino a lire un milione e 400 mila.

Con ciò resta definitivamente assicurata anche questa importantissima tramvia che sarà una linea elettrica delle più lunghe d'Europa e metterà in diretta comunicazione Milano col bacino del lago Maggiore.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — *Prodotti del mese di maggio 1896.* — Il movimento sulle linee della ferrovia del Gottardo (266 chilom.), nel mese di maggio 1896, confrontato con quello dello stesso mese 1895, fu il seguente:

		1896 maggio	1895
Passeggieri trasportati .	Num.	145,500	137,869
» introito . .	L.	468,500	488,599.26
Bagagli e cadaveri . .	Tonn.	570	632
» introito . .	L.	55,500	66,762.62
Bestiame trasportato .	Capi	6,200	14,702
» introito . .	L.	31,000	56,225.47
Merce trasportata . .	Tonn.	70,600	80,779
» introito . .	L.	145,000	869,456.40
Introito complessivo . .	»	1,300,000	1,481,043.75
» chilometrico .	»	4,887.22	5,567.83
Proventi diversi . . .	»	45,000	45,955.97
Introito generale . . .	»	1,345,000	1,526,999.72
Spesa complessiva . .	»	715,000	685,649.65
» chilometrica . .	»	2,687.97	2,577.63
Introito netto . . .	»	630,000	841,350.07

Nelle spese di esercizio non sono comprese le spese di rinnovazione delle linee e del materiale d'esercizio, che sono rimborsate dal fondo di rinnovazione.

Ferrovie Svizzere. — *Ferrovia Coira-Tosanna.* — Giovedì scorso ebbero luogo le visite preliminari di collaudo sulla ferrovia economica Coira-Tosanna alla presenza dei delegati del Dipartimento federale delle Ferrovie e dell'Ufficio cantonale di costruzioni.

Ferrovie Russe. — *Nuove linee.* — Si tratta di cominciare la linea da Merv a Kouchk, nella direzione di Hérat, e si prevede che potrà essere terminata in due anni. La linea andrà da Merv al posto di Kouchk, sul fiume del medesimo nome, ad una distanza di 312 verste da Merv. Questo posto si trova ad 8 verste del posto afgano di Kara-Tépé e 140 verste da Hérat.

Ferrovie Rumene. — Una convenzione è stata conchiusa tra i Governi rumeni ed austro-ungarico per il raccordamento delle ferrovie dei due paesi a Riul-Vadului.

Il Ministro dei Lavori Pubblici rumeno ha messo immediatamente in opera la costruzione della linea Ramnicu-Valcea-Calimanesti, che sarà più tardi continuata fino al punto di giunzione colla rete austro-ungarica, Riul-Vadului, quando gli studi attualmente in corso per questa linea avranno permesso di fissare il valore di questi lavori.

Il costo approssimativo della linea Ramnicu-Valcea-Calimanesti essendo valutato a 4 milioni di franchi, le Camere rumene hanno approvato il credito di questa somma chiesto dal Ministro dei Lavori Pubblici, autorizzandolo a realizzarla con un'emissione di rendita ammortizzabile o con un prestito.

Ferrovie Egiziane. — Il Governo egiziano ha accordato al signor Suarés la concessione dell'impianto di ferrovie a scartamento ridotto nelle provincie di Charkieh, Dakahlieh e Gallioubieh, alle medesime condizioni di quelle accordate precedentemente ai signori Birch e Comp. per le provincie di Béhèra e di Gharbieh.

Si spera che fra due o tre anni da 500 a 600 chilom. di strade ferrate agricole saranno in esercizio nelle provincie settentrionali dell'Egitto. Secondo le condizioni imposte, il binario avrà 75 centimetri di larghezza. Le concessioni sono accordate per 70 anni, colla restrizione che il Governo avrà il diritto di riscattare le linee dopo i primi 25 anni.

Ferrovie degli Stati Uniti. — Venne progettata nel Michigan una tramvia elettrica della lunghezza di Km. 24, che dovrebbe servire pel trasporto di materiali dalle Miniere fino al lago Superiore con livelletta in continua discesa dell'1 0|0. Le vetture discendenti del peso di tonn. 25, mosse per solo effetto della gravità, sarebbero munite di un motore il quale funzionerebbe come dinamo generatrice inviando nella linea la corrente prodotta. Questa servirebbe poi a far funzionare i motori delle vetture ascendenti, le quali essendo vuote, pesano molto meno. Si ritiene che la differenza di peso nei due casi sia sufficiente per compensare la perdita di energia che si ha nella trasmissione, nei motori e per vincere gli attriti.

Ferrovie Chinesi. — *La linea francese di Lang-Son.* — Mercè l'intervento del Ministro francese in China, il contratto concedente alla Compagnia di Fives-Lille la costruzione della ferrovia di Lang-Son, per Na-Cham a Lang-Tchéou è stato firmato. È questo un fatto importante per la colonia francese nell'Indo-Cina la quale avrà così le comunicazioni coll'interno.

Notizie Diverse

Il Congresso degli Architetti navali. — Il Congresso dell'Associazione inglese degli Architetti della marina, ha discusso intorno ai seguenti argomenti: I progetti delle navi da guerra tedesche dal punto di vista del piano della costruzione; la classificazione e la potenza relativa delle navi da guerra; i segni di debolezza nei vapori-cisterne.

Mostra campionaria permanente a Massaua. — La Camera di Commercio ed Arti della Colonia Eritrea, nello scopo di agevolare e promuovere l'incremento degli scambi coll'Italia e lo sviluppo d'industrie nella Colonia stessa, ha istituita una Mostra Campionaria permanente in Massaua, mediante raccolta ed esposizione dei prodotti che a tal uopo perverranno ad essa.

La stessa Camera s'incarica di spedire, dietro rimborso delle spese, i campioni dei prodotti della Colonia che dall'Italia le fossero richiesti.

Gl'interessati, che intendessero attivare relazioni d'affari con la Colonia Eritrea, possono prendere conoscenza del Regolamento della suddetta Mostra presso il Museo Commerciale in Torino.

Ministero delle Poste e dei Telegrafi. — Resoconto sommario del movimento dei fondi delle Casse postali di risparmio a tutto il mese di aprile 1896.

	SOMME COMPLESSIVE	
	depositi e interessi	rimborsi
Mese di aprile 1896	21,413,738.14	22,730,107.91
Mesi precedenti dell'anno in corso .	74,105,558.33	87,415,069.90
Somme totali dell'anno in corso .	95,519,296.47	110,145,177 81
Anni 1876-1895 . .	2,875,694,665.65	2,413,234,679.95
Somme complessive	2,971,213,962.12	2,523,379,857.76

Motore ad acetilene. — È stato costruito dal signor G. Pedretti di Parma un motore ad acetilene specialmente destinato alla locomozione automobile, ma che potrà ricevere altre applicazioni. Nella corsa di aspirazione lo stantuffo introduce 1|16 di acetilene e 15|16 di aria, ed in questa fase si produce abbassamento di temperatura che rende inutile la circolazione d'acqua usualmente adottata in motori consimili. Colle indicate proporzioni dell'aria carburata è elevatissimo il potere detonante del miscuglio di aria ed acetilene; e l'esplosione, prodotta da un accensore di nuovissimo modello, spinge lo stantuffo per la corsa di lavoro utile, mentre poi nel ritorno lo stantuffo emette nell'atmosfera i prodotti dell'esplosione: questi sono formati di gas a temperatura poco elevata, e tale effetto è preziosissimo, permettendo di sopprimere completamente ogni apparato di raffreddamento.

Il motore è munito di un nuovissimo regolatore centrifugo, speciale per la sua insensibilità alle scosse del veicolo, il quale mantiene invariata la velocità di regime a 600 giri al minuto. Detto motore completo, con serbatoio per poter funzionare 15 ore, ha il peso di kg. 9 e sviluppa un lavoro di kg. 62 misurato al freno. La spesa di carburo di calcio è di cent. 5 all'ora.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Segniamo con un asterisco * le notizie di cui diamo maggiori ragguagli nelle INFORMAZIONI PARTICOLARI, ove sono pubblicate eziandio le *Deliberazioni del Consiglio di Stato* e le *Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.*

1. — Progetti e preventivi di spese presentati per l'approvazione al R. Ispettorato Generale.

Rete Adriatica. — L. 15,500 * proposta per restauro di muri a viadotto sul Vallone Farina, linea Roma-Solmona;

L. 3000 * proposta per sostituzione di fasci di rotaie a travate metalliche sulla linea Mestre-Cormons.

Rete Mediterranea. — L. 27,640 * per opere di completamento nella stazione di Omegna, linea Gozzano-Domodossola, oltre a L. 7918 per materiale metallico di armamento;

L. 2310 * proposta di lavori in stazione di Sestri Levante, linea Genova-Spezia;

L. 400 * preventivo per posa in opera di cancelli sulla Succursale dei Giovi;

L. 370 * progetto per sistemare un passaggio pedonale sulla linea Torreberretti-Pavia;

Proposta * per impianto d'un passaggio a livello pedonale sulla linea Novara-Domodossola;

Contratto * per impianto di scogliere al Volturno, sulla linea Caianello-Isernia;

Proposta * per lavori in stazione di Colle Salvetti, linea Pisa-Roma;

Contratti * diversi per fornitura di materiale rotabile.

Rete Sicula. — L. 130,300 * progetto per ripristinamento d'un muro di difesa a mare in stazione di Tremestieri, linea Messina-Siracusa;

L. 90,300 * progetto di lavori alla frana di Fiumara, linea Palermo-Porto Empedocle;

L. 31,700 * progetto di lavori di restauro sulla linea Palermo-Porto Empedocle;

L. 30,800 * progetto di lavori di sistemazione sulla linea Bicocca-Caldare;

L. 12,000 * proposta per costruzione di un drenaggio sulla linea Bicocca-Canicattì-Caldare;

L. 5300 * proposta per lavori di consolidamento sulla linea Messina-Cerda.

5. — Contratti stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Mediterranea (Seduta del Comitato e del Consiglio d'Amministrazione, 18 giugno). — Colla Ditta E. Valenzano di Torino, per fornitura di tonn. 2700 di carbone fossile da forgia;

Colla Ditta Ruffinoni Cesare di Susa, per fornitura di chilogrammi 150,000 di ferro in masselli;

Colla Ditta Filippo Tassara e Figli di Voltri, per fornitura di Cg. 100,000 di ferro laminato in sbarre;

Colla Ditta Marzocchi Vittorio di Castiglione d'Orcia, per appalto lavori di consolidamento e sistemazione delle frane dette di Casalta e delle Ripi, nonchè dell'imbocco Montepescali, della galleria di Casalta, sulla linea Asciano-Montepescali;

Colla Ditta Nathan Reich di Drohobyez, per fornitura di chilogrammi 100,000 di olio minerale nero per la distillazione del gaz ricco;

Colla Società Nazionale delle Officine di Savigliano, per fornitura di 1000 aste con dischi per respingenti di carri e carrozze (repulsori completi);

Colla Ditta Vay e Pellizzone di Torino, per fornitura di chilogrammi 100,000 di bolloni di ferro per locomotive.

II. — Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Municipio di Torino (25 giugno, ore 14, 2° incanto per deserzione 1° incanto). — Appalto dei lavori costituenti il lotto 2° (3° periodo) delle opere di fognatura della città, e cioè la costruzione della intera rete dei canali neri e completamento della rete dei canali bianchi nella zona del Borgo San Secondo, compresa fra i corsi Vittorio Emanuele II, Re Umberto, Duca di Genova e via Sacchi. Importo L. 155,000. Cauz. provv. L. 5000. Fatali 1° luglio.

Municipio di Caronio (30 giugno, ore 10). — Appalto in 22 lotti per la conduttura dell'acqua potabile e di altre opere igieniche.

Municipio di Pinerolo (4 luglio ore 11, unico e definitivo). — Appalto delle opere per la ricostruzione dell'intero edificio di presa dal torrente Lennina per la conduttura d'acqua denominata Bealera del Re, dei muri di sostegno dell'alveo alla presa e delle opere di riparazione dell'alveo stesso. Importo L. 15,148.30.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Genova (6 luglio, ore 10, 2° appalto per deserzione 1° incanto). — Appalto dei lavori di manutenzione dei moli e delle scogliere del porto di Savona e sue adiacenze, e dell'approdo alla cava di Bergeggi durante il sessennio 1896-1902. Importo complessivo L. 183,157.20. Cauz. L. 10,000. Fatali a destinarsi.

APPALTI ALL'ESTERO.

Il Ministero olandese (Dipartimento delle Colonie) ha indetto vari appalti per la fornitura di kg. 371,993 di viti diverse di ferro e di acciaio, divise in 4 lotti, per le Indie Neerlandesi.

L'appalto avrà luogo all'Aia il 24 del corrente giugno.

I capitolati d'onere e documenti relativi sono ostensibili presso il Museo Commerciale in Torino.

III. — Forniture diverse.

Aste.

Laboratorio Pirotecnico — Bologna (30 giugno, ore 15, unica e definitiva). — Fornitura di **rame:** kg. 3000 in lamiera sottile a L. 2.10; kg. 1500 in verghe a L. 1.90. Cauzione L. 915. Consegna in giorni 100.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

CONVOCAZIONI.

Società Ferroviarie, Tramviarie e di Navigazione.

27 giugno. — **Ferrovia del Gottardo.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 11 a Lucerna nella *Sala del Gran Consiglio.*

ESTRAZIONI E PAGAMENTI.

Rete Adriatica. — Pagamento delle cedole: n. 52 in L. 12.50; n. 53 in L. 15 (oro) e rimborso dei Buoni (oro) estratti (V. *Avvisi Società Ferroviarie*).

Direzione Generale del Debito Pubblico. — La *Gazzetta Ufficiale* del 12 giugno, n. 138, pubblica la distinta e le modalità delle obbligazioni ferroviarie 3 0[0 sorteggiate, create con la Legge 27 aprile 1885, n. 3048, emesse dalle Società Italiane esercenti le Reti Adriatica, Mediterranea, Sicula, il cui servizio fu assunto dalla Direzione Generale del Debito Pubblico in forza dell'art. 14 della Legge 8 agosto 1895, n. 486.
Il rimborso delle suddette obbligazioni avrà principio col 1° luglio p. v.

Società delle Guidovie Centrali Venete. — Dal 1° luglio rimborso delle seguenti obbligazioni:

Titoli da una obbligazione L. 100.

43 341 1338 1504 1595 1786
1975 2199 2349 2525 2688 2772

Titoli da cinque obbligazioni L. 500.

3550 3934 4128 4304 4423 4617
5221 5420 5752.

Società degli Alti Forni, Fonderie ed Acciaierie di Terni. — Pagamento dal 1° luglio della cedola n. 8 delle obbligazioni, a L. 10.10.

Ferrovia dell'Oberland Bernese. — L'assemblea degli azionisti fissò il dividendo pel 1895 all'8 0[0.

Ferrovia Territet-Glion e Glion-Naye. — Pel dividendo pel 1895 è stabilito il 10 0[0 per la prima impresa e il 4 0[0 per la seconda.

Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde. — Distinta delle obbligazioni (serie *B*) estratte e rimborsabili in L. 500 dal 1° luglio. Nello stesso tempo sarà pagata la cedola n. 47 delle obbligazioni (serie *B*) in L. 5.78 nette:

249 651 1360 2109 2124 2318 2470 2609
3424 3513 3521 3789 4126 4398 4515 4534
4721 4778 5012 5195 5234 5284 5471 6190
6432 6586 6598 6689 6788 6792 6856 7017
7056 7177 7283 7310 7319 7666 7737 7803
7960 8852 9397 9479 9710 10046 10080 10165
10413 10429 10540 11127 11461 11470 11471 11641
11701 11762 12302 12464 12728 12962 13010 13026
13424 13746 14053 14288 14417 14452 14504 14948
15077 15149 15159 15160 15163 15250 15255 15476
15618 15740 16160 16501 16785 16958 16967 17166
17567 17854 18028 18652 18717 18751 18782 18787
18826 18834 19698 19921 19930 20180 20535 20941
21184 21186 21188 22014 22086 22104 22135 22432
22564 22951 23011 23058 23817 24139 24258 24432
24511 24525 24526 24785 24805 25059 25182 25283
25531 25550 25573 25576 25889 25963 26018 26133
26157 26199 26409 26433 26569 26653 26751 27297
27425 27749 28507 28659 28774 28861 29692 29707
29925 31185 31958 32100 32117 32355 32416 32511
32518 32963 33138 33482 34289 34530 34667 34738
34875 34876 35491 35927 36790 37453 37583 38463
38940 39276 39300.

Navigazione Generale Italiana. — Dal 1° luglio saranno pagate le obbligazioni 4 0[0 in oro (Ferrovia Goletta-Tunisi) in fr. 1000 e la cedola n. 20 in L. 20:

378 3251 3559 2785 3851 1062 2799 2071 3506 670
5837 7351 5964 6851 7251 4169 2625.

Società Veneta per Imprese e Costruzioni Pubbliche. — Dal 1° luglio verranno pagate le seguenti 59 obbligazioni e la cedola n. 20.

Ventinove titoli da una obbligazione.

141 412 978 1083 2018 2389 3759 3950 4076 4223
4531 4713 4740 5051 5240 5286 5512 5516 5680 5987
6148 6176 6528 6557 6678 7147 7585 7671 7695.

Sei titoli da cinque obbligazioni.

430 510 824 1027 1246 1409.

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

	giugno 13	giugno 20
Azioni Ferrovie Biella	L. 485	510
» » Mediterranee	» 517	518
» » Meridionali	» 679	680
» » Pinerolo (1ª emiss.)	» 360	365
» » » (2ª »)	» 342	348
» » Secondarie Sarde	» 280	280
» » Sicule	» 594	594
Buoni Ferrovie Meridionali	» 562.50	562.50
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e		
» » Sicule *A. B. C. D.*	» 290	290
» » Cuneo (2ª emiss.)	» 313.50	313.50
» » Gottardo 4 %	» 102	102
» » Mediterranee 4 0[0	» 505	504.50
» » Meridionali	» 299	300
» » Meridionali Austriache	» 383.50	388.50
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 304	304
» » » 2ª emiss.	» 281.50	284
» » Pontebba	» —	460
» » Sarde, serie *A.*	» 287	287
» » » serie *B.*	» 296	296
» » » 1879	» 289	290
» » Savona	» 307	307
» » Secondarie Sarde	» 434	430.25
» » Sicule 4 0[0 oro	» 474	478
» » Tirreno	» 458	462
» » Vittorio Emanuele	» 306	307.50

Avvisi delle Società Ferroviarie

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Esercizio della Rete Adriatica.

Si notifica ai signori Azionisti che a partire dal 1° luglio p. v. le sottoindicate Casse sono incaricate di pagare la **Cedola** (**Coupon**) **N. 52 di Lire 12.50** per il semestre d'interessi scadente il 30 giugno 1896, ed inoltre, a forma della Deliberazione dell'Assemblea del 25 maggio, altre **Lire** 8 al Portatore della Cedola stessa.

N.B. Pari somma di **Lire** 8 sarà pagata ai Portatori delle Cartelle di godimento corrispondenti alle Azioni rimborsate, verso presentazione della Cedola 52 da staccarsi dalla Cartella di godimento stessa.

Firenze Cassa della Società.
Bologna detta
Milano Zaccaria Pisa.
Genova Cassa Generale.
Ancona, Napoli, Torino, Roma, Livorno, Venezia Banca d'Italia.
Parigi Banca di Parigi e dei Paesi Bassi.
» Società Gen. di Credito Industriale e Commerciale.
Ginevra Bonna e C.
Basilea De Speyr e C.
Berlino Meyer Cohn.
» Robert Warschauer e C.
» Deutsche Bank.
Londra Baring Brothers e C. Limited.
Francoforte s/M Frankfurter filiale der Deutschen Bank.
Vienna I. R. priv. Stab. Austr. di Credito p. Comm. ed Ind.
(al cambio che verrà ulteriormente indicato)

S'informano altresì i signori Azionisti che la Società riceve le proprie Azioni in deposito a custodia gratuita.

Si notifica ai signori portatori di *Buoni in oro* che le sottoindicate Casse sono incaricate di eseguire, a partire dal 1° luglio p. v. **il pagamento della Cedola 53 di L. 15 in oro** per il semestre, d'interessi scadente il 30 giugno 1896, nonchè il **rimborso in L. 500 in oro dei Buoni estratti nel 52° sorteggio** avvenuto il 1° aprile decorso.

Firenze Cassa della Societa.
Bologna detta
Milano Zaccaria Pisa.
Genova Cassa Generale.
Ancona, Napoli, Torino, Roma, Livorno, Venezia Banca d'Italia.
Parigi Banca di Parigi e dei Paesi Bassi.
Ginevra id. id.
Vienna I. R. priv. Stabil. Austriaco di Credito per Comm. ed Ind.

Firenze, 15 giugno 1896. LA DIREZIONE GENERALE.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1895-96. — *Dal 1° al 10 Giugno 1896. — 34ª Decade.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA		
	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze
Chilometri in esercizio .	4407	4407	—	1291	1085	+ 206
Media.	4407	4376	+ 31	1255	1082	+ 173
Viaggiatori	1,239,861 91	1,228,870 97	+ 10,990 94	72,853 47	60,740 71	+ 12,112 76
Bagagli e cani. . . .	60,735 29	54,360 83	+ 6,374 46	1,830 59	1,485 51	+ 345 08
Merci a G.V. e P.V. acc.	302,345 40	295,363 48	+ 6,981 92	13,893 60	9,134 95	+ 4,758 65
Merci a P. V. . . .	1,667,807 57	1,661,744 24	+ 6,063 33	60,428 16	67,078 31	— 6,650 15
TOTALE .	3,270,750 17	3,240,339 52	+ 30,410 65	149,005 82	138,439 48	+ 10,566 34
	Prodotti dal 1° Luglio 1895 al 10 Giugno 1896.					
Viaggiatori	45,296,279 64	43,044,316 21	+2,251,963 43	2,408,975 73	2,092,576 27	+ 316,399 46
Bagagli e cani. . . .	2,236,108 63	2,119,427 15	+ 116,681 48	77,512 65	51,332 91	+ 26,179 74
Merci a G.V. e P.V. acc.	11,245,174 31	10,645,659 89	+ 599,514 42	475,560 87	390,100 61	+ 85,460 26
Merci a P. V. . . .	56,190,970 77	53,432,966 66	+2,758,004 11	2,255,473 44	1,983,404 01	+ 272,069 43
TOTALE .	114,968,533 35	109,242,369 91	+5,726,163 44	5,217,522 69	4,517,413 80	+ 700,108 89
	Prodotto per chilometro.					
della decade	742 17	735 27	+ 6 90	115 42	127 59	— 12 17
riassuntivo	26,087 71	24,963 98	+ 1,123 73	4,157 39	4,175 06	— 17 67

(*) La linea Milano-Chiasso (km. 52) comune colla Rete Adriatica, è calcolata per la sola metà.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

33ª Decade — Dal 21 al 31 Maggio 1896.

RETE PRINCIPALE

ANNI	VIAGGIATORI	BAGAGLI	GRANDE VELOCITÀ	PICCOLA VELOCITÀ	INTROITI FUORI TRAFFICO	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	PRODOTTI per chilom.
	PRODOTTI DELLA DECADE							
1896	86,267.00	2,109.00	6,548.00	102,981.00	1,839.00	199,744.00	616.00	324.00
1895	92,816.00	2,421.00	8,806.00	106,442.00	1,503.00	211,988.00	616.00	344.00
Differenze nel 1896	— 6,549.00	— 312.00	— 2,258.00	— 3,461.00	+ 336.00	— 12,244.00	»	— 20.00
	PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1895 AL 31 MAGGIO 1896.							
1895-96	2,944,834.00	66,611.00	330,181.00	3,887,001.00	45,745.00	7,274,372.00	616.00	11,809.00
1894-95	2,951,160.00	65,570.00	340,512.00	3,926,692.00	40,291.00	7,324,225.00	616.00	11,890.00
Differenze nel 1896	— 6,326.00	+ 1,041.00	— 10,331.00	— 39,691.00	+ 5,454.00	— 49,853.00	»	— 81.00
	RETE COMPLEMENTARE							
	PRODOTTI DELLA DECADE							
1896	32,924.00	652.00	2,850.00	22,011.00	238.00	58,675.00	484.00	121.00
1895	24,329.00	266.00	1,511.00	8,810.00	64.00	34,978.00	421.00	83.00
Differenze nel 1896	+ 8,597.00	+ 386.00	+ 1,339.00	+ 13,201.00	+ 174.00	+ 23,697.00	+ 63.00	+ 38.00
	PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1895 AL 31 MAGGIO 1896.							
1895-96	1,101,841.00	18,942.00	84,075.00	696,535.00	7,366.00	1,908,759.00	484.00	3,944.00
1894-95	823,757.00	8,284.09	54,994.00	470,881.00	7,723.00	1,365,639.00	421.00	3,244.00
Differenze nel 1896	+ 278,084.00	+ 10,658.00	+ 29,081.00	+ 225.654.00	— 357.00	+ 543,120.00	+ 63.00	+ 700.00
	STRETTO DI MESSINA							
	PRODOTTI DELLA DECADE							
1896	3,725.00	134.00	289.00	803.00	»	4,951.00	23.00	215.00
1895	1,226.00	79.00	169.00	270.00	»	1,744.00	15.00	116.00
Differenze nel 1896	+ 2,499.00	+ 55.00	+ 120.00	+ 533.00	»	+ 3,207.00	+ 8.00	+ 99.00
	PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1895 AL 31 MAGGIO 1896.							
1895-96	103,228.00	4,572.00	7,815.00	16,410.00	»	132,025.00	23.00	5,740.00
1894-95	48,311.00	2,459.00	5,262.00	9,188.00	38.00	65,258.00	15.00	4,851.00
Differenze nel 1896	+ 54,917.00	+ 2,113.00	+ 2,553.00	+ 7,222.00	— 38.00	+ 66,767.00	+ 8.00	+ 1,389.00

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

Dai punti contro indicati alle stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)		BIGLIETTI SEMPLICI — Londra (1) 1a classe	Londra (1) 2a classe	Parigi (2) 1a classe	Parigi (2) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO — Londra (3) (Diritto di porto compreso) 1a classe	Londra (3) 2a classe	Londra (3) validità	Parigi (4) 1a classe	Parigi (4) 2a classe	Parigi (4) validità
Via Moncenisio											
Torino	via Calais	166 35	116 55	90 75	61 60	254 —	187 85	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni
	via Boulogne	160 25	112 05								
Milano	via Calais	180 90	129 15	104 85	72 25	272 25	199 30	45 giorni	166 35	119 —	30 giorn
	via Boulogne	175 60	124 65								
Venezia	via Calais	—	—	141 75	97 30	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni
	via Boulogne										
Genova	via Calais	187 —	131 —	111 40	76 05	—	—	—	—	—	--
	via Boulogne	180 90	126 50								
Via Genova											
Livorno	via Calais	209 90	147 05	134 30	92 10	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	203 80	142 55								
Firenze	via Calais	217 30	152 25	141 70	97 30	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	211 20	147 75								
Roma	via Calais	249 —	174 40	178 40	119 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	242 90	169 90								
Napoli	via Calais	279 85	196 —	205 60	142 —	478 50	353 95	6 mesi (**)	—	—	—
	via Boulogne	273 75	191 50								
Via Bologna											
Firenze	via Calais	224 60	157 30	149 —	102 85	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	218 50	152 80								
Roma	via Calais	263 85	184 80	188 25	129 85	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	257 75	180 30								
Napoli	via Calais	294 80	206 50	220 60	162 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	288 70	202 —								
Brindisi — Via Napoli	via Calais	325 85	228 20	251 60	174 20	543 25	399 30	6 mesi (*)	—	—	—
	via Boul.	319 75	223 70								
Brindisi — Via Bolog.	via Calais	302 65	211 95	227 05	157 —	525 45	386 80	6 mesi	—	—	—
	via Boul.	296 55	207 45								
Messina — Via Napoli	via Calais	369 25	259 75	295 —	205 80	—	—	—	—	—	—
	via Boul.	363 15	255 25								

OSSERVAZIONI.

BIGLIETTI SEMPLICI.

(1) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta.

Per diritto del bollo fr. 0,10 per i biglietti al disopra di 10 franchi.

(2) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi che valgono per 20 giorni.

BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO.

(3) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta.

(*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capo-stazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli ove, presentande al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia.

(**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stesse via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto.

(4) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI	1a e 2a CLASSE			1a e 2a CLASSE		Treno di lusso PENINSULAR-EXPRESS settimanale il venerdì part. da LONDRA
		Via Folkestone	(*)	(***)		(1)
Londres Ch.-Gross Par.	9 — a.	10 — a.	11 — antim.	8 15 p.		8 15 p.
Londres Victoria . . —	9 — a.		11 — antim.	8 15 p.		8 15 p.
Douvres . . . . —	10 55 a.		1 — pomer.	10 15 p.		10 15 p.
(ora di Greenwich) . Arr.	12 15 a.		2 20 pomer.	12 10 a.		12 10 p.
Calais-M. (*Buffet*)	*Déjeun.*					
(ora francese) . Par.	12 49 p.		3 — pomer.	1 04 a.		1 » a.
Boulogne-Gare . . Arr.	1 27 p.	2 18 p.	—	1 49 a.		—
(*Buffet*) Par.	1 29 p.	2 23 p.	—	1 51 a.		—
Amiens (*Buffet*) . Arr.	3 04 p.	3 59 p	5 12 pomer.	3 41 a.		3 28 a.
Amiens (*Buffet*) . Par.	3 09 p.	4 04 p.	5 17 pomer.	3 46 a.		3 33 a.
Paris-Nord (*Buffet*) Arr.	4 45 p.	5 40 p.	7 — pomer.	5 38 a.		Per la grande cintura
	Pranso					
Paris-Nord (*Buffet*) Par	*Vagon-restaurant*		7 44 pomer.	6 23 a.		
Paris-Lyon (*Buffet*) Arr			8 21 pomer.	7 23 a.		
	(B) 1a e 2a classe		1a e 2a classe	1a cl.	1a 2a cl.	
Paris-Lyon (*Buffet*) Par	8 55 p.		9 10 p.	9 25 a.	2 15 p.	
Dijon . . . . Arr	1 51 a.		2 24 a.	2 01 p.	7 13 p.	10 32 a.
Genève . . . . —	»		8 52 a.	11 47 p.	—	—
Aix-les-Bains . . . . —	6 33 a.		7 58 a.	10 45 p.	12 27 a.	3 18 p.
Chambéry . . . . . . —	6 56 a.		8 31 a.	11 24 p.	12 50 a.	3 40 p.
Modane . . . . —	9 43 a.		1 38 p.		3 37 a.	6 40 p.
Torino (ora dell'Europa centrale (2). . . Arr.	2 20 p.		6 40 p.	—	8 10 a.	11 12 p.
Torino . . . . Par	2 40 p.		7 55 p.	—	8 45 a.	
Novara . . . . Arr	4 36 p.		9 51 p.	—	10 42 a.	
Milano . . . . Arr	5 35 p.		11 05 p.	—	11 40 a.	
					1a 2a cl.	
Torino . . . . Par.	2 45 p.		8 10 p.	—	8 40 a.	
Genova . . . . . . Arr.	6 14 p.		11 21 p.	—	12 » p.	
San-Remo . . . —	11 22 p.		8 45 a.	—	4 47 p.	
Pisa . . . . —	10 58 p.		4 30 a.	—	4 34 p.	
Firenze . . . . —	12 45 a.		7 30 a.	—	6 54 p.	
Livorno . . . . —	11 39 p.		5 24 a.	—	5 09 p.	
Roma . . . . —	6 34 a.		10 30 a.	—	11 30 p.	
Napoli . . . . —	1 36 p.		6 30 p.	—	7 10 a.	
Brindisi . . . . —	»		»	—	6 20 p.	
Torino . . . . Par.	2 45 p.		7 05 p.	—	8 40 a.	11 20 p.
Alessandria . . . . Arr.	4 18 p.		8 55 p.	—	10 15 a.	12 50 p.
Bologna . . . . —			2 12 a.	—	2 53 p.	5 19 a.
Ancona . . . . —	—		6 52 a.	—	11 10 p.	9 21 a.
Brindisi . . . . —	—		10 17 p.	—	11 » a.	7 50 p.
Firenze . . . . —	—		6 28 a.	—	6 25 p.	
Roma . . . . —	—		12 50 p.	—	11 50 p.	
Napoli . . . . . . Arr.	—		6 30 p.	—	7 10 a.	

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

RITORNO

STAZIONI	1a e 2a CLASSE	1a e 2a CLASSE		1a e 2a CLASSE	
Napoli. (ora dell'Europa centrale (2) . . Par.	7 50 a.	—	—	2 55 p.	
Roma . . . . —	2 30 p.	—	—	11 10 p.	
Firenze . . . . —	9 05 p.	—	—	6 10 a.	
Brindisi . . . . —	6 10 a.	—	—	5 35 p.	
Ancona . . . . —	8 32 p.	—	—	5 35 a	
Bologna . . . . —	1 35 a.	—	—	10 30 a.	
Alessandria . . . . . —	6 38 a.	8 38 a.	10 46 a.	5 12 p.	
Torino . . . . Arr.	8 30 a.	10 13 a.	12 30 p.	7 — p.	
Brindisi . . . . . . Par.	—	—		10 20 a.	
Napoli . . . . —	7 50 a.	2 55 p.		10 45 p.	
Roma . . . . —	8 » p.	8 50 p.	10 17 p.	8 10 a.	
Livorno . . . . —	9 40 p.	»	4 10 a.	1 55 p.	
Firenze . . . . —	8 25 p.	»	»	12 05 p.	
Pisa . . . . —	10 32 p.	2 55 a.	4 47 a.	2 35 p.	
San-Remo . . . —	6 50 p.	»	8 30 a.	1 48 p.	
Genova . . . . —	2 45 a.	6 35 a.	8 46 a.	7 07 p.	
Torino . . . . Arr.	7 45 a.	10 13 a.	12 30 p.	10 50 p.	
Milano . . . . Par.	1 50 a.	10 40 a.		8 18 p.	
Novara . . . . —	4 30 a.	11 40 a.		9 16 p.	
Torino . . . . Arr.	8 25 a.	1 40 p.		11 10 p.	
Torino . . . . Par.	8 50 a.	2 20 p.		11 25 p.	—
Modane (ora franc.) . —	12 19 p.	5 26 p.		2 21 a.	—
Chambéry . . . . . . —	3 42 p.	8 14 p.		5 02 a.	—
Aix-les-Bains . . . . —	4 14 p.	8 39 p.		5 27 a.	—
Genève . . . . —	2 46 p.	7 21 p.		4 15 a.	—
Dijon . . . . —	11 20 p.	1 45 a.		11 40 a.	1 12 p.
Paris-Lyon (*Buffet*) Arr.	4 43 a.	6 50 a.		5 33 p.	5 54 p.
Paris-Lyon (*Buffet*) Par.	7 25 antim.			6 50 p.	
Paris-Nord (*Buffet*) Arr.	8 04 antim.			7 49 p.	
	A) 1a, 2a classe	1a 2a cl.	*Déjeun.* 1a 2a cl.	*Pranso* (**) 1a, 2a, 3	
Paris-Nord (*Buffet*) Par.	9 — antim.	10 30 a.	11 50 a.	9 — p.	
Amiens (*Buffet*) Arr.	10 40 antim.	12 06 p.	1 25 p.	10 47 p.	
Amiens (*Buffet*) Par.	10 45 antim.	12 26 p.	1 30 p.	10 52 p.	
Boulogne-Gare (*Buffet*) Arr.	12 18 pomer.	2 01 p.	»	12 34 a.	
Boulogne-Gare (*Buffet*) Par.	12 20 pomer.	2 04 p.	»	12 36 a.	
Calais-M. (*Buffet*) (ora francese) . Arr.	1 » pomer.	Via Folkestone	3 41 p.	1 20 a.	
(ora di Greenwich) . Par.	1 11 pomer.		3 45 p.	1 30 a.	
Douvres . . . . —	3 05 pomer.		5 45 p.	4 — a.	
Londres Victoria . Arr.	4 50 pomer.		7 30 p.	5 55 a.	
Londres Ch.-Gross Arr.	4 55 pomer.	6 10 p.	7 35 p.	5 55 a.	

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSERVAZIONI. — *Viaggiatori.* — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende viaggiatori di 3a classe da Parigi per Boulogne, Calais e l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori di 3a classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne. (A) Questo treno non prende i viaggiatori di 2a classe che per Calais e l'Inghilterra. (B) Il treno che parte da Parigi-Lione alle 8.55 pom. non prende a Parigi in 2a classe che i viaggiatori a destinazione oltre Culoz in direzione di Modane e dell'Italia. — *Nota importante.* I treni che partono da Parigi-Nord per Londra alle 9 a. e alle 9 p. e quelli che partono da Londra per Parigi-Nord alle 9 a. e alle 8.15 p., prendono viaggiatori per Boulogne e Boulogne Tintelleries. — *Vetture dirette da Calais verso P.-L.-M.* Una vettura di 1a classe lits-salon va direttamente da Calais a Milano col treno che parte da Calais alle 3 p. e da Parigi-Lione alle 8.55 p. — *Da P.-L.-M. verso Calais.* Una vettura di prima classe lits-salon va direttamente da Milano a Calais col treno partente da Milano alle 10.40 a. ed a Parigi-Nord alle 9 a.

Torino, 1896 — Tip. Lit. Camilla e Bertolero di Natale Bertolero, Via Ospedale, 18.

ANNO XXIX. Sabato, 27 Giugno 1896 NUM. 26.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino

PROVVEDIMENTI PER IL PERSONALE STRAORDINARIO
dipendente dal Ministero dei Lavori Pubblici

Disegno di legge presentato alla Camera dei Deputati nella seduta del 2 giugno 1896 dall'onor. Perazzi, Ministro dei Lavori Pubblici.

RELAZIONE.

Signori! — Il disegno di legge che ho l'onore di sottoporre alle vostre deliberazioni richiede pochi cenni di giustificazione; ne sono evidenti i motivi e lo scopo.

Essendosi ritenuto necessario di provvedere in tempo relativamente breve all'attuazione del vasto programma che in materia di lavori pubblici era stato dal Parlamento approvato; e di iniziare quasi contemporaneamente nelle diverse parti d'Italia le opere decretate, ne conseguì che, non bastando il personale di ruolo, l'Amministrazione dovette ricorrere all'opera d'impiegati straordinari.

Succeduto poi un periodo di sosta alla febbrile attività dapprima spiegata nell'esecuzione delle opere pubbliche, ridotti d'anno in anno gli stanziamenti di bilancio entro limiti modestissimi, il Governo si trovò così ad avere alla sua dipendenza un numeroso personale d'impiegati straordinari, cui quasi giorno per giorno veniva a mancare adeguata occupazione. Di qui la necessità di quei licenziamenti che, per quanto imposti da una ineluttabile condizione di cose, non poterono non sollevare vive doglianze, l'eco delle quali si ripercosse anche in Parlamento.

Fu proposto e raccomandato più volte che si usassero speciali riguardi verso questi impiegati, e il Governo promise che se ne sarebbe occupato con amorevole sollecitudine, ma ben poco, per quanto animato dalle migliori intenzioni, potè essere fatto.

Non si approvò nondimeno concessione di opere pubbliche a privati, a Società o ad Enti morali in cui non siasi imposto al concessionario l'obbligo di assumere in servizio un determinato numero d'impiegati straordinari: in occasione dell'ultimo riordinamento del personale del Genio civile ben cinquantuno di essi ottennero, mercè la disposizione dell'art. 6 della legge 22 agosto 1895, una posizione stabile; altri finalmente furono collocati nel personale d'ordine dell'Amministrazione centrale.

Ed ora col presente disegno di legge si propone di riservare, per un quinquennio, agli impiegati che prestino od abbiano prestato servizio fino al 31 luglio 1894, tutti i posti delle ultime classi che si renderanno disponibili nelle varie categorie d'impieghi dipendenti dal Ministero dei Lavori Pubblici, sia presso l'Amministrazione centrale, sia nei ruoli del personale subalterno idraulico e di basso servizio.

La data del 31 luglio 1894 sopra stabilita non vi è nuova, essendo quella medesima che voi approvaste coll'articolo 6 della legge del 22 agosto 1895, n. 547, e che corrisponde al momento più increscioso di numerosi licenziamenti.

Pei posti nelle categorie d'ordine ed affini e per quelli nel personale di basso servizio, il progetto non richiede la presentazione di alcun titolo, bastando, per potervi aspirare, i requisiti di un lodevole servizio quinquennale.

Per quelli invece di concetto e ragioneria non ho creduto di potermi esimere dal prescrivere la prova dell'esame e del compimento degli studi dalle vigenti norme già stabiliti per entrare in dette carriere.

Mi è parso doveroso di non rinunziare a tali garanzie, perchè senza di esse non si potrebbe sempre nutrire fondata speranza che i nominati, raggiunti i gradi superiori, sappiano corrispondere alla importanza delle loro attribuzioni. Del resto, trattasi non di concorso, ma di un semplice esame d'idoneità, e dovendo aver luogo solo fra straordinari, questi avranno il vantaggio di non dover lottare con elementi giovani, freschi di studi e quindi per essi temibili.

La concessione di cui all'articolo 1° non è poi stata estesa anche ai posti delle ultime classi del personale superiore e subalterno del Genio civile per non fare sorgere aspettative che non potrebbero essere soddisfatte. Prevedesi invero che durante il quinquennio non si verificheranno vacanze, dovendo, i posti che si renderanno disponibili nelle varie classi sia degli ingegneri che degli aiutanti, coprirsi cogli ufficiali attualmente in disponibilità per effetto della legge 22 agosto 1895.

Speciali Commissioni formate da elementi che trovinsi in grado di giustamente apprezzare i servizi resi dagli aspiranti, saranno incaricate di designare gli straordinari da collocarsi in pianta stabile: il modo con cui le medesime

dovranno essere costituite e le norme che dovranno seguirsi nel conferimento dei posti formeranno poi materia di uno speciale regolamento da approvarsi per Reale Decreto.

L'articolo 3° finalmente contiene una disposizione transitoria a favore di quegli impiegati straordinari che, avendo già subito con esito felice un esame d'idoneità al posto di ufficiale d'ordine nell'Amministrazione centrale, meritano di essere tutelati nelle loro legittime aspettative.

Esposti così i concetti che hanno ispirato il presente disegno di legge, non mi rimane che di pregare la Camera di accoglierlo favorevolmente, poichè, a mio avviso, le proposte in esso contenute concilierebbero, con la maggiore possibile equità e prudenza, gli interessi dei pubblici servizi coi riguardi a cui possono aspirare coloro che, per vari anni, hanno servito o servono lo Stato con onestà e diligenza.

DISEGNO DI LEGGE.

Art. 1. Per la durata di un quinquennio, a decorrere dal giorno della pubblicazione della presente legge, i posti di vice-segretario e di computista di 2ª classe nell'Amministrazione centrale dei lavori pubblici e di ispettore allievo di 2ª classe nel R. Ispettorato generale delle strade ferrate saranno esclusivamente conferiti, in seguito ad esame d'idoneità, agl'impiegati straordinari che prestino od abbiano prestato servizio alla dipendenza del Ministero dei Lavori Pubblici fino a tutto luglio 1894 e per un periodo non minore di cinque anni, purchè non abbiano superato il 45° anno di età alla data suddetta, e siano inoltre forniti dei titoli scolastici o gradi accademici richiesti dai vigenti regolamenti per essere nominati a quei posti.

L'esame avrà luogo entro sei mesi dal giorno della pubblicazione della presente legge, ed i concorrenti riconosciuti idonei saranno classificati in ragione dei punti ottenuti.

Art. 2. Per la stessa durata di tempo saranno pure esclusivamente concessi ad impiegati straordinari che ne facciano domanda e che prestino od abbiano prestato servizio alla dipendenza del Ministero dei Lavori Pubblici fino a tutto luglio 1894 e per un periodo non minore di cinque anni, i posti che si faranno vacanti nella 3ª classe degli ufficiali d'ordine dell'Amministrazione centrale, del R. Ispettorato generale delle strade ferrate e del Real Corpo del Genio civile, nonchè quelli di custode idraulico di 4ª classe.

Saranno del pari esclusivamente conferiti ad impiegati straordinari, che abbiano almeno i cinque anni di servizio di cui al precedente comma, i posti che si faranno vacanti, durante l'indicato periodo di tempo, nella 4ª classe degli uscieri del Regio Ispettorato generale delle strade ferrate, nella 3ª classe degli inservienti del Genio civile, nonchè nella 3ª classe dei fanalisti e dei custodi di bonifica.

Art. 3. Il conferimento dei posti di cui al precedente articolo avrà luogo su proposta di speciali Commissioni.

Un regolamento approvato con R. Decreto stabilirà il modo di formazione delle Commissioni a seconda delle diverse categorie di posti a cui devesi provvedere, e le norme con cui questi saranno conferiti.

Art. 4. Finchè non siano stati collocati in ruolo gl'impiegati straordinari dell'Amministrazione centrale dei lavori pubblici dichiarati idonei negli esami sostenuti in base al R. Decreto 7 aprile 1892, tutti i posti d'ufficiale d'ordine di 3ª classe nell'Amministrazione medesima saranno ad essi esclusivamente concessi.

LE FERROVIE INGLESI NEL 1895

(Da una lettera del signor W. M. Reworth al *Bulletin de la Commission international du Congrès des Chemins de Fer*).

Gli accidenti. — La statistica degli accidenti ferroviari nel 1895, pubblicata per cura del *Board of Trade*, è comparsa nel mese passato in un volume di 200 pagine, di cui la maggior parte sono dedicate alla riproduzione dei rapporti dettagliati dei funzionari che nel corso dell'anno hanno fatto delle inchieste sopra circa quaranta accidenti individuali. Il *Board of Trade* pubblicherà ulteriormente un rapporto, in cui farà il confronto dell'anno 1895 coi precedenti, esaminerà le cause e le conseguenze degli accidenti e presenterà in certi casi operazioni e consigli. In attesa possiamo trovare nella statistica molti insegnamenti.

Si sa che si può far dire alle cifre ciò che si vuole, e noi ne troviamo un esempio nel confronto del primo e dell'ultimo gruppo di cifre di questa statistica, di cui ecco i totali: Viaggiatori ed altre persone uccise nel 1895, 5; feriti, 399. Accidenti a persone segnalati al *Board of Trade* dalle Compagnie ferroviarie nel 1895, 1090 morti e 9318 feriti. Vi è una differenza straordinaria fra questi due gruppi di cifre, ed eccone la spiegazione: il primo si riferisce agli accidenti toccati agli agenti ferroviari, mentre l'altro riguarda gli accidenti di ogni specie, che si sono prodotti sulle ferrovie, si tratti o no del servizio propriamente detto delle ferrovie. Infatti è in seguito ad accidenti non propriamente ferroviari che 66 persone sono state uccise e che 5297, più della metà, sono state ferite.

Sembrerebbe veramente che gli agenti ferroviari sono più sicuri nei treni che altrove, perchè, mentre che 12 agenti soltanto sono stati uccisi e 88 feriti in seguito ad accidenti di treno d'ogni specie, 10 sono stati uccisi e 1395 feriti durante le operazioni di carico e scarico dei veicoli, 11 uccisi e 447 feriti cadendo da scale, tettoie, ecc.

Gli accidenti di treno segnalati al *Board of Trade* comprendono 88 collisioni, 61 sviamenti di treno o parti di treno, 1 esplosione di caldaia, 5 accidenti alla macchina ed al meccanismo, 188 rotture d'assi, 454 rotture di cerchioni, 5 rotture di ruote, 314 rotture di rotaie. In totale questi accidenti hanno causato la morte di 17 persone, di cui 5 viaggiatori, cifra la più bassa da parecchi anni, e 12 agenti, e delle ferite a 399 viaggiatori ed a 88 agenti.

Un secondo gruppo comprende gli accidenti che non sono di treno, dei quali rimasero vittime persone estranee al personale delle ferrovie. In questo gruppo vi sono 577 uccisi, di cui 78 viaggiatori soltanto, e 968 feriti, di cui 710 viaggiatori. Cinquantadue viaggiatori sono stati uccisi montando o discendendo dai treni, 15 traversando i binari nelle stazioni, 19 cadendo dalle vetture in marcia. Ma il più gran numero dei morti in questo gruppo non sono viaggiatori. Vi sono 65 pedoni uccisi nei passaggi a livello; 285 erano persone trovantisi indebitamente sulle ferrovie, e vi furono 96 suicidi.

Il terzo gruppo comprende gli accidenti di cui sono stati vittime gli agenti e che furono causati dal movimento dei veicoli, ma senza che vi sia stato accidente ai veicoli stessi. Di questo caso vi furono 430 agenti uccisi e 2566 feriti.

Le operazioni, in genere, di manovra in stazione causarono un gran numero di questi accidenti: 110 morti e 1458 feriti. Trentasei uomini sono stati uccisi e 219 feriti cadendo nel discendere o nel salire nei treni in marcia od essendo stati gettati contro ponti od altre opere lungo la linea. Ottantasei sono stati uccisi e 95 feriti lavorando sulla linea; 93 uccisi e 448 feriti traversando o stazionando sulla linea in servizio, ed infine 53 uccisi e 31 feriti transitando sulla linea per recarsi al loro lavoro o ritornandone.

Ritardi dei treni. — Un'altra statistica, recentemente pubblicata dal *Board of Trade*, riguarda l'esattezza dell'arrivo di tutti i treni della regione al sud del Tamigi, dopo un tragitto di 50 miglia (80 chilometri) almeno, nei mesi di giugno, luglio ed agosto dell'anno scorso. Questo lavoro riguarda cinque Compagnie ferroviarie, il *Great Western* ed il *South Western* per le linee a grandi percorsi, e il *South Eastern*, il *Chatham* ed il *Brighton Railway*, che percorrono la parte sud-est dell'Inghilterra. Non si può dire che questa statistica sia eccessivamente elogiatrice delle ferrovie inglesi. Per i treni arrivati in orario o con ritardo non superiore ai cinque minuti, il *Brighton* ed il *Chatham* raggiungono il 58 per cento in giugno, ed il *South Western* il 50 per cento in luglio; in giugno ed in luglio nes-

suna Compagnia ebbe l'8 per cento dei suoi treni in ritardo di più di mezz'ora. Ma pure in giugno il 27 per cento soltanto dei treni del *Great Western* sono arrivati in orario. In agosto, col movimento dei giorni festivi e delle vacanze, sembra che l'esattezza sia quasi completamente soppressa. Per esempio, sulla linea di *Brighton*, il 18 per cento soltanto dei treni sono giunti in orario, mentre che il 16 per cento sono arrivati con un ritardo superiore alla mezz'ora.

La verità è che in estate il numero dei viaggiatori aumenta così rapidamente che l'organizzazione attuale delle ferrovie non è sufficiente. Non ci sono cifre a questo soggetto, ma si può calcolare che, per un viaggiatore a grande distanza in febbraio, ve ne sono almeno quattro in agosto. Ne risulta che i treni sono ingombri e subiscono dei ritardi talvolta per permettere di aggiungere vetture supplementari, altre volte per formare degli altri treni, ecc. Inoltre i viaggiatori godono ed abusano anche della facoltà di arrivare all'ultimo momento in vetture di piazza cariche di montagne di bagagli.

Di regola un viaggiatore ha diritto a 120 libbre (54 chilogrammi) in prima classe e 60 libbre (27 chilogrammi) in terza, ma è tradizione di lasciargliene prendere almeno il doppio.

Spesso il viaggiatore è accompagnato da un gruppo di amici che si affollano alla porta della vettura e sono un ostacolo non indifferente alla circolazione sulla banchina.

Non si può certo sognare di applicare in Inghilterra una misura severa come quella della « Bahnsteigsperre » prussiana.

In quanto ai bagagli, le Compagnie hanno da qualche tempo tentato di introdurre un sistema di presa a domicilio a Londra e di porto a domicilio a destinazione; ma finora non si è ancora riuscito a persuadere i viaggiatori a separarsi dai loro bagagli.

La concorrenza delle ferrovie. — Nell'ammirevole serie di articoli trattanti dei rapporti fra le ferrovie francesi ed il bilancio della Francia, articoli pubblicati recentemente dal sig. Colson nella *Revue des Deux Mondes*, figura questo passo:

« La questione della concorrenza fra strade ferrate è infatti oggigiorno giudicata. Tutti gli uomini competenti riconoscono che essa costituisce il più oneroso e il meno efficace, fra tutti i procedimenti ai quali si può ricorrere in vista di procurare al pubblico un buon servizio a buon mercato. Degli accomodamenti all'amichevole hanno messo fino alle lotte che si erano impegnate altra volta fra le grandi Reti; non è a credersi che giammai quelli che le amministrano siano così poco saggi per tentare di far rinascere queste lotte, ed il Governo per tollerarle ».

Io credo che la sua opinione non sarebbe ammessa come esatta in America, e non lo sarebbe in Inghilterra; ora l'Inghilterra e l'America hanno, dopo tutto, maggior esperienza pratica della concorrenza della Francia.

Senza dubbio, fra gli Inglesi, non mancano coloro che considerano la concorrenza un male assoluto, ma l'opinione generale è che la concorrenza è vantaggiosa per il pubblico.

Senza dubbio, noi riconosciamo che la concorrenza deve essere contenuta in certi limiti; per esempio, bisogna che vi sia autorità di impedire la moltiplicazione esagerata delle linee. Inoltre le Compagnie esistenti non devono spingere la concorrenza troppo lungi, specialmente in ciò che concerne la riduzione delle tariffe. Ma, date queste condizioni, noi crediamo che se il traffico tra A e B ha aumentato in modo tale che una linea esistente non può supplirvi, è preferibile che faccia fronte ai bisogni una nuova Compagnia esercitante una linea indipendente, piuttosto che con ampliamenti degli impianti della prima Compagnia. Noi crediamo che in cotesto modo il capitale non è speso inutilmente, mentre che lo stimolo della concorrenza assicura al pubblico un servizio migliore. Si potrebbe citare un esempio, che è stato molto discusso alla Camera dei Comuni:

Holyhead è a 264 1|2 miglia (425 1|2 chilometri) da Londra, sulla via di Dublino; il traffico è monopolizzato dal *London and North Western Railway*. Carliste è a 299 miglia (481 chilometri) da Londra, sulla via di Scozia, e là il *North Western* deve lottare con due rivali energici.

Si può dire che il traffico di Holyhead è almeno tanto importante per il *North Western* quanto il traffico passante per Carlisle. Ciononostante non vi sono verso Holyhead che quattro *express* al giorno, di cui due non trasportano viaggiatori di 3ª classe; il più rapido fa il tragitto in 6 ore e 5 minuti; il treno di terza classe, il più rapido, in 6 ore e 50 minuti, cioè una velocità commerciale di soli 40 miglia (64 chilometri) all'ora. Verso Carlisle vi sono 9 treni, tutti comprendenti la 3ª classe; il più rapido fa il tragitto in 5 ore e 50 minuti, cioè con una velocità commerciale di più di 50 miglia (80 1|2 chilometri) all'ora. I prezzi sulle due linee sono calcolati sulle stesse basi; ma mentre che delle vecchie vetture sono giudicate buone per il traffico verso l'Irlanda, si trova nei treni, verso la Scozia, il materiale rotabile il più recente ed il più confortevole. La sola ragione di questa differenza che un Inglese osservatore può trovare, è che verso la Scozia vi è concorrenza, mentre non vi è verso l'Irlanda. E nulla potrebbe far credere che il *North Western* abbia perduto, favorendo il servizio verso la Scozia, o guadagnato, mostrandosi così parco in ciò che concerne il servizio verso l'Irlanda.

CRONACA PARLAMENTARE
delle FERROVIE e dei LAVORI PUBBLICI

Camera dei Deputati.

L'esercizio delle linee Padova Bassano, Treviso-Vicenza e Vicenza-Schio. — *Discussione nella tornata del 22 corr.* — Vendramini desidera sapere se il Governo consenta che il contratto di esercizio debba porsi sotto l'osservanza delle condizioni indicate nella Relazione, condizioni che si riferiscono specialmente alle tariffe, alla qualità, al numero ed alla velocità dei treni. A quelle condizioni l'oratore vorrebbe altre ne fossero aggiunte, delle quali dà particolarmente ragione; vorrebbe poi che si desse mano alla costruzione della ferrovia Bassano-Primolano, e presenta il seguente ordine del giorno, sottoscritto anche dall'on. Eugenio Valli:

« La Camera, in relazione all'art. 13 del trattato 3 ottobre 1866 concluso tra l'Italia e l'Austria, invita il Governo a presentare i provvedimenti necessari per collegare le reti ferroviarie venete con la linea Trento-Primolano, mediante la costruzione del tronco Bassano-Primolano ».

Valli Eugenio dimostra la bontà dell'ordinamento ferroviario della Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche e i vantaggi dalla Società stessa arrecati alle regioni percorse dalle ferrovie da essa esercitate; esprime il convincimento che converrà accordare ad essa la concessione dell'esercizio. Raccomanda poi al Governo di assecondare i giusti desideri espressi nella Relazione.

Rizzo raccomanda vivamente al Ministro di tener conto dell'eccitamento della Commissione per un buon trattamento del personale che, sia restando la Società Veneta, sia con altra Società, rimarrà per l'esercizio delle linee venete.

Perazzi, Ministro dei Lavori Pubblici, premette che il Governo non ha alcun impegno, e che, lungi dall'avviare trattative con alcuna Società, attenderà di esaminare le proposte che gli verranno fatte, con l'intendimento di rendere l'esercizio delle ferrovie di cui si tratta il più che sia possibile utile alla regione da esse percorsa. Dichiara che, per mancanza di fondi, non può assumere impegni per la costruzione della Bassano-Primolano, alla quale linea però, ove concrete proposte si presentassero, potrebbe essere accordato un sussidio chilometrico fino a L. 5000.

Donati, relatore, raccomanda al Ministro di fare in modo che nella stipulazione del contratto nuovo si tenga conto della condizione del personale. Si unisce al desiderio dell'on. Vendramini, di migliorare cioè le condizioni d'esercizio della linea Vicenza-Schio; e, quantunque come deputato consenta con gli on. Vendramini ed Eugenio Valli, come relatore della Commissione, riconosce giusto e opportuno che il Governo tratti coll'uno o coll'altro concorrente, senza aver altro di mira che l'interesse dell'erario e quello delle popolazioni.

Vendramini ritira il suo ordine del giorno, prendendo atto delle dichiarazioni del Ministro.

L'articolo unico del disegno di legge fu votato a scrutinio segreto.

Il traforo del Sempione. — Giovedì si è riunita la Commissione parlamentare che deve riferire sul progetto di traforo del Sempione.

Il relatore, on. Curioni, lesse la Relazione, che venne approvata.

Il progetto verrà discusso in una delle sedute antimeridiane.

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

L'ora dell'Europa Centrale in Olanda.

Siamo informati che il Governo Neerlandese ha presentato un disegno di legge per adottare l'ora dell'Europa Centrale. Attualmente due diversi orari sono in vigore in Olanda: generalmente è adottata l'ora di Amsterdam; ma gli uffici ferroviari postali e telegrafici sono regolati col tempo medio di Greenvich.

Il Governo Neerlandese, ritenendo impossibile di adottare come base di un'ora media legale uno di questi due orari ha testè presentato agli Stati Generali un disegno di legge avente lo scopo di fare ufficialmente adottare in tutto il territorio dello Stato l'ora dell'Europa Centrale, che sarebbe soltanto ritardata di una mezz'ora in tutti i casi in cui le leggi od i decreti attualmente in vigore contengano un dato limite di ore.

Il Governo ha assicurato che le Compagnie Ferroviarie Neerlandesi sono disposte ad adottare pei loro servigi l'ora dell'Europa Centrale.

><

Per l'ampliamento e la sistemazione della Stazione di Rimini.

Ci consta che la Direzione Generale delle Strade Ferrate Meridionali ha ricompilato e sottoposto alla superiore approvazione il progetto di massima per l'ampliamento e la sistemazione generale della Stazione di Rimini e per la costruzione di nuove officine per le grandi riparazioni delle locomotive, studiato in base al voto del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ed agli accordi presi in apposito convegno fra i rappresentanti del Governo e della Amministrazione ferroviaria, che ebbe luogo in Rimini il giorno 26 del mese di febbraio 1892.

I lavori considerati in progetto sono divisi in quattro gruppi da eseguirsi in quattro periodi successivi. La spesa complessiva preventivata per la esecuzione delle opere di progetto ammonta a L. 2,477,000. La Società domanda ora l'approvazione dell'intero progetto di massima in linea tecnica e l'autorizzazione di eseguire prontamente il primo gruppo di lavori, per i quali è preventivata la spesa di lire 82.000, oltre a lire 150,000 per espropriazioni.

L'importo dei lavori, distintamente per ogni gruppo, è il seguente: 1° gruppo L. 232,000; 2° gruppo L. 645,000; 3° gruppo L. 840,000; 4° gruppo L. 760,000.

Il presente progetto, in confronto di quello primitivo studiato dalla Società, il cui importo ascendeva a lire 3,050,000, presenta una minore spesa di lire 573,000.

><

Per l'Esposizione internazionale di Bruxelles.

Sappiamo che le Amministrazioni ferroviarie del Mediterraneo, dell'Adriatico e della Sicilia, in seguito ad invito del R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate, prenderanno i necessari accordi per favorire con le consuete facilitazioni i trasporti delle persone e delle cose nella circostanza dell'Esposizione internazionale generale di Bruxelles.

><

Commissione per la sistemazione dei torrenti.

Siamo informati che su richiesta della Società per le Strade Ferrate Meridionali, esercente la Rete Adriatica, con decreto del Ministero dei Lavori Pubblici, in data del 12 del corrente mese, è stato provveduto per la nomina del signor ingegnere Giovanni Dezza, capo della 19ª sezione di manutenzione delle ferrovie presso la Società predetta, a membro della Commissione permanente per la sistemazione dei torrenti nel VII Compartimento del Genio Civile a Napoli, in sostituzione dell'ingegnere signor cav. Filippo Lombardi.

><

Ferrovie del Mediterraneo.

(*Preventivo delle provviste a carico del secondo fondo di riserva esercizio 1896-97*).

La Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha presentato alla superiore approvazione il preventivo delle provviste da farsi a carico del secondo fondo di riserva pei bisogni del mantenimento durante l'esercizio finanziario 1896-97. Unitamente al preventivo la predetta Direzione ha presentato gli elaborati di gara per le seguenti provviste considerate nel preventivo stesso, il cui ammontare ascende complessivamente a L. 630,000:

Tonnellate 610 di rotaie in acciaio fuso di primo tipo, mod. 2, di lunghezze diverse, per binario corrente e per scambi e crociamenti;

N. 20,500 stecche d'acciaio dolce per armamento;
» 231,000 chiavarde con rosetta;
» 268,000 piastre di ferro per armamento;
» 800 piastre speciali di giunzione;
» 570,000 arpioni;
» 3000 cuscinetti di ghisa per armamento del modello E.

><

Ferrovia del Gottardo.

(*Dal 24° Rapporto della Direzione e del Consiglio d'Amministrazione della Strada Ferrata del Gottardo concernente il periodo dal 1° gennaio al 31 dicembre 1895*).

Abbiamo ricevuto il *24° Rapporto di gestione* comprendente l'esercizio 1895, che sarà letto oggi 27 alla *Assemblea Generale degli Azionisti*, della quale riferimmo l'ordine del giorno nel numero precedente.

Riservandoci di pubblicare, come di consueto ogni anno, la nostra traduzione del Rapporto stesso, diamo per intanto un cenno sommario sui punti principali concernenti l'esercizio dal 1° gennaio al 31 dicembre 1895.

Il *totale delle entrate* d'esercizio nel 1895 fu di franchi 16,422,817.88, quello delle relative spese fu di franchi 9,002,603.70; per cui si ebbe un *eccedente di entrate* nell'esercizio 1895 di franchi 7,420,214.18.

Il numero delle *persone trasportate* è aumentato da 1,387,864 nel 1894 a 1,624,413, quantunque nel 1895 il movimento dei viaggiatori non sia stato influenzato da alcune feste, come nel 1894, anno della festa federale di ginnastica in Lugano.

Il *numero dei viaggiatori* si ripartiva in 86,261 (1894: 84,390) di prima classe, 376,182 (376,866) di seconda classe, e 1,161,970 (1,126,608) di terza classe. Gli introiti ricavati da questo movimento di passeggieri fu di fr. 10,133,359 (fr. 9,898,500) per la prima classe, franchi 24,654,782 (fr. 25,199,076) per la seconda classe, e franchi 42,175,550 (fr. 40,597,502) per la terza classe.

Si ebbero a deplorare 64 *accidenti*, di cui 61 di persone e 2 seguiti da morte. Inoltre vi furono 3 suicidi.

Il *parco delle locomotive* della Società comprendeva un totale di 115 macchine.

Il *parco delle vetture e vagoni* comprendeva 219 vetture per viaggiatori con un totale di 8006 posti a sedere, cioè 1249 di prima classe, 2287 di seconda classe e 4520 di terza classe, 33 bagaglieri della forza totale di 360 tonnellate, 1323 vagoni-merci della forza di 16,220 tonnellate e 69 vagoni per servizi diversi, della forza di 702 tonnellate.

><

Tariffe ferroviarie internazionali.

(*Servizio italo-svizzero*).

La Mediterranea, anche a nome e per conto dell'Adriatica e della Sicula, ha presentato all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici il progetto del primo supplemento al prontuario per il servizio di corrispondenza colle Poste Svizzere (edizione del dicembre 1891), il quale dovrà entrare in vigore col 1° luglio p. v. Tale supplemento comprende alcune varianti ed aggiunte alle disposizioni regolamentari per l'applicazione delle tariffe, nonchè le rettifiche ai prezzi di trasporto sulla percorrenza italiana, dipendenti dall'apertura di nuove linee e dalla attivazione del nuovo servizio attraverso lo stretto di Messina, e pei trasporti in provenienza od in destinazione della Valtellina.

><

Ferrovie dell'Adriatico.

(*Progetti, preventivi, ecc., presentati all'approvazione governativa*).

L'Amministrazione delle Strade Ferrate Meridionali ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici:

1. La proposta dei lavori occorrenti per la costruzione di due case cantoniere semplici ai km. 41.707 e 56.854, del tronco Piadena-San Zeno, nella linea *Parma-Brescia-Iseo*. La spesa preventivata per l'esecuzione delle opere, alle quali si provvederà mediante appalto a licitazione privata, ammonta a L. 20,000;

2. L'atto stipulato colla Impresa Parri Raffaele per provvedere al disfacimento del ponte provvisorio in legname, costruito in corrispondenza delle due arcate del ponte sul Reno, presso Lissano, nella linea da *Bologna* ad *Otranto*, rovinato dalla piena del 1° ottobre 1893;

3. La proposta riguardante l'esecuzione di lavori di consolidamento e di sistemazione della scarpata sinistra della trincea fra i km. 81.620 e 81 940 della linea *Treviso-Belluno*. All'esecuzione delle opere, il cui importo è preventivato di L. 22,400, si provvederà mediante appalto a licitazione privata;

4. L'atto di sottomissione dell'appaltatore Ciarletta Luigi per provvedere alla ricostruzione di un tratto di volto e di alcuni tratti di piedritto alla galleria di Pietrafitta, lungo la ferrovia da *Roma* a *Solmona;*

5. I contratti stipulati rispettivamente con le Ditte Bellizzoni Cesare e Barban-Capra per l'esecuzione delle opere di completamento del tronco Persiceto-San Felice nella ferrovia da *Bologna* a *Verona;*

6. La proposta dei lavori occorrenti per provvedere alla deviazione della strada delle Acacie presso alla stazione di Arezzo, nella linea da *Roma* a *Firenze*. La spesa all'uopo preventivata ascende a L. 18,750. All'esecuzione dei lavori relativi ai movimenti di terra ed alla costruzione di una chiavica si provvederà mediante appalto a licitazione privata: allo spostamento dello stecconato di chiusura ed alla provvista delle acacie si provvederà in economia;

7. Il progetto degli impianti da effettuarsi sulle banchine dei magazzini generali, del cotonificio e del *Punto Franco di Venezia* per renderle atte al servizio ferroviario, nonchè per l'impianto di uno scalo per traghetti sulla sponda a levante del Canale Sconsenzera. La spesa totale preventivata per l'esecuzione di tutte le opere considerate in progetto, ammonta a L. 357,000, delle quali L. 265,000 per l'impianto di binari sulle banchine predette, e lire 92,000 per l'impianto dello scalo per traghetti;

8. La proposta per l'impianto di un binario-tronco ad uso scarico di concimi in stazione di Montebelluna, lungo la ferrovia *Belluno-Feltre-Treviso*, con annesso preventivo di spesa di L. 620.

><

Ferrovie del Mediterraneo.

(*Progetti, preventivi, ecc. presentati all'approvazione governativa*).

La Direzione Generale per le Strade Ferrate del Mediterraneo ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici:

1. La proposta per l'impianto di un servizio merci a piccola velocità, limitato alle ultime classi, a carro completo, nella stazione di *Milano-Porta Sempione*. Per la esecuzione dei lavori all'uopo occorrenti è preventivata la spesa di L. 4752;

2. Il progetto dei lavori occorrenti per il parziale risanamento del rilevato della stazione di Feroleto Antico, lungo la ferrovia da *Sant'Eufemia a Marcellinara;*

3. Il progetto di sistemazione di cinque tratte di trincea dal km. 100.610 al km. 117.152, fra le stazioni di Ceccano e di Ceprano, nella ferrovia *Roma-Napoli*, con annesso preventivo di spesa di L. 7220. Alla esecuzione dei lavori si provvederà mediante cottimi a trattativa privata;

4. La proposta per l'esecuzione di opere di completamento della stazione di Crusinallo, previste nel verbale di consegna del tronco Orta-Casale Corte Cerro, lungo la ferrovia da *Gozzano a Domodossola*. Per l'esecuzione dei lavori è preventivata la spesa di L. 13,100;

5. Il preventivo della spesa di L. 490, occorrente per attuare i provvedimenti relativi al servizio di verifica della tara dei carri al ponte Parodi nel porto di Genova;

6. La proposta per la esecuzione di lavori contemplati nel verbale di consegna della linea *Succursale dei Giovi*, con annesso preventivo di spesa di L. 13,500;

7. La proposta dei lavori occorrenti per l'ampliamento della stazione di Canelli, nella linea *Cantalupo-Cavallermaggiore*. La spesa preventivata per l'esecuzione delle opere ammonta a L. 59,148.32, ivi compreso l'occorrente materiale metallico di armamento. L'approvazione del progetto dovrebbe valere anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le espropriazioni;

8. Il preventivo della spesa di L. 37,500, occorrente per la provvista da farsi a carico della Cassa per gli aumenti patrimoniali durante l'esercizio finanziario 1896-97 dei seguenti materiali: 25,000 chiodi ordinari per armamento, modello *D;* 44,000 chiavarde; 13,000 piastre e 31,000 arpioni ordinari. Unitamente al preventivo per la provvista dei materiali medesimi, la Società ha sottoposto alla superiore approvazione i relativi elaborati di gara;

9. Il preventivo della spesa di L. 1200 occorrente per provvedere alla esecuzione di lavori di sottomurazione di m. 20 della diga sinistra del torrente Rondase al chilometro 83.691.60 della strada ferrata da *Taranto a Reggio di Calabria*, fra le stazioni di Rocca Imperiale e di Montegiordano.

><

Ferrovie della Sicilia.

(*Progetti, preventivi, ecc., presentati all'approvazione governativa*).

La Direzione Generale per le Strade Ferrate della Sicilia ha presentato alla approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici:

1. Il progetto dei lavori occorrenti per la costruzione di un muro di chiusura del progetto delle *Officine*

di Messina, lungo la strada detta di Santa-Cecilia. La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 5865.50;

2. La proposta per la costruzione di una briglia per rialzare il fondo del fosso che attraversa, dalla parte esterna, la testa Palermo della galleria Portella, presso il chilometro 135.355 da Palermo, della linea *Bicocca-Canicattì-Caldare*, fra le stazioni di Villarossa e di Imera, con annesso preventivo di spesa di L. 1550;

3. La proposta di lavori di difesa della sponda destra del fiume Simeto, fra le progressive chilometriche 238.340 e 238.540 della linea *Messina-Siracusa*. La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 11,000, ed alla esecuzione delle opere si propone di provvedere mediante cottimo a trattativa privata;

4. La proposta pell'impianto di nuovi binari e per l'ampliamento del fabbricato viaggiatori nella stazione di Giarre-Riposto, lungo la ferrovia da *Messina a Catania*. La spesa totale all'uopo preventivata ammonta a L. 20,800.99, di cui L. 13,383.49 per nuovi binari e L. 7417.50 pell'ampliamento del fabbricato viaggiatori. Alla esecuzione delle opere si provvederà in parte per economia ed in parte mediante cottimo a trattativa privata;

5. La proposta dei lavori occorrenti per provvedere al consolidamento della pila verso Porto Empedocle del viadotto Agrazas al chilometro 140,250 da Palermo della ferrovia *Palermo-Porto Empedocle*. La spesa necessaria per l'esecuzione dei lavori, ai quali si provvederà mediante cottimo a trattativa privata, ascende a L. 27,200;

6. La proposta per l'impianto di alcune briglie ad opera viva, lungo l'alveo del torrente Grimaldi, nella parte a monte del manufatto, della luce di m. 2, al chilometro 146.193, da Palermo, della linea *Bicocca-Canicattì-Caldare*. La spesa all'uopo praventivata ammonta a L. 3300.

7. Il progetto dei lavori occorrenti per il consolidamento della scarpata destra della trincea del Paradiso, fra i chilometri 146.612.56 e 146.689.71 da Palermo della linea *Bicocca-Caltanissetta-Canicattì-Caldare*. La spesa occorrente per la esecuzione delle opere ammonta a L. 11,684.

(Biglietti circolari).

La Direzione Generale per le Strade Ferrate della Sicilia, soddisfacendo al desiderio all'uopo manifestato dal R. Ispettorato delle Ferrovie, ha preparato e sottoposto all'approvazione governativa una nuova edizione del progetto relativo all'istituzione dei biglietti circolari combinati, valevoli in servizio interno della Rete.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato:

Ha ritenuto che, anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le espropriazioni, possa approvarsi un progetto della Direzione Generale per le Ferrovie del Mediterraneo, per lavori di sistemazione della linea Chiusi-Empoli, fra le progressive 215.376 e 215.441;

Ha inoltre dato il suo avviso:

a) Su di un atto di transazione concordato colla Impresa Giordano a definizione delle vertenze sorte colla medesima in ordine alla esecuzione dei lavori di ampliamento del manufatto al chilometro 7.881.73 della linea Torre Annunziata-Camello;

b) Su di una proposta della Società esercente la Rete Mediterranea relativa all'applicazione di piastre di appoggio alle traverse che ne mancano, sul tronco dal casello n. 88, a Filattiera nella ferrovia Parma-Spezia;

c) In merito alle riserve fatte dalla Impresa Astrua per la esecuzione di varianti apportate al progetto del tronco della Ferrovia Fabriano-Urbino-Sant'Arcangelo, compreso fra Pergola ed Acqualagna, nella parte riguardante i lavori di fondazione di alcune pile del ponte sul Burano.

><

Strade Ferrate Secondarie.

Prospetto dei prodotti del traffico, ottenuti nei primi dieci mesi del corrente esercizio finanziario, in confronto di quelli ottenuti nel corrispondente periodo dell'esercizio precedente:

Indicazione delle linee	Esercizio 1895-96	Esercizio 1894-95	Differenza
Napoli-Nola-Baiano	293,440	292,646	+ 794
Basaluzzo-Frugarolo	7,580	7,463	+ 117
Torino-Rivoli . .	120,603	123,274	— 2,671
Sassuolo-Modena-Mirand.-Finale	262,547	257,908	+ 4,639
Ferrovie Secondar. della Sardegna	612,580	587,421	+ 25,159
Torino-Ciriè-Lanzo	459,734	441,349	+ 18,185
Ferrovie Economiche Biellesi. .	171,128	155,118	+ 16,010
Santhià-Biella. .	562,746	560,746	+ 2,000
Napoli-Pozzuoli-Cuma . . .	229,612	247,141	— 17,529
Ferr. e Navig. del Lago di Lugano	64,898	62,277	+ 2,621
Settimo-Rivarolo-Castellamonte .	340,944	322,664	+ 18,280
Ferr. Nord-Milano	2,077,741	1,954,613	+ 123,128
Novara-Seregno .	439,610	400,411	+ 39,199
Ferrovie di Reggio dell'Emilia . .	222,379	185,542	+ 36,837
Poggibonsi-Colle .	49,540	39,680	+ 9,860
Torre-Arsiero . .	132,920	142,061	— 9,141
Bologna-Massalombarda . .	233,600	229,266	+ 4,344
Vicenza-Schio . .	307,300	304,960	+ 2,340
Parma-Suzzara .	130,100	127,633	+ 2,467
Cividale-Portogruaro . . .	196,300	212,416	— 16,116
Conegliano - Vittorio . . .	67,900	70,042	— 2,142
Padova-Montebelluna	122,400	126,355	— 3,955
Arezzo-Stia . .	109,000	112,071	— 3,071
Vicenza-Treviso e Padova-Bassano	608,500	622,788	— 14,288
Suzzara-Ferrara .	249,690	230,603	+ 19,087
Bergamo - Ponte della Selva .	284,188	234,755	+ 49,433
Reali Sarde . .	1,343,414	1,298,888	+ 44,526
Fossano-Mondovì .	31,662	30,057	+ 1,605

><

Tariffe ferroviarie italiane.

La Mediterranea ha comunicato, con parere favorevole, al Ministero dei Lavori Pubblici, le due seguenti domande:

a) Domanda della Società delle Fornaci alle Sieci, per ottenere che la concessione accordatale pel trasporto di laterizi da Minturno ad Isernia, scaduta il 31 maggio p. p., sia rinnovata alle stesse condizioni per un altro anno;

b) Domanda dello stabilimento degli olii al solfuro in Caserta, per ottenere che le sia rinnovata per un altro anno, a cominciare dal 1° ottobre p. v., ed alle stesse condizioni, la concessione, di cui fruisce per i suoi trasporti di sansa vergine a vagone completo, percorrenti almeno 44 chilometri sulla Rete Mediterranea e diretti a Caserta.

—

L'*Adriatica* ha sottoposto, con parere favorevole, al Ministero dei Lavori Pubblici:

a) una domanda della Ditta Maraini per ottenere la rinnovazione per un altro anno ed alle stesse condizioni, della concessione scaduta il 31 maggio u. s., relativa al trasporto da Savigliano a Rieti e viceversa dei residui della fabbricazione dello zucchero di barbabietole;

b) una domanda della Ditta Fratelli Pontera per ottenere il rinnovamento per un altro anno ed alle stesse condizioni della concessione relativa ai suoi trasporti di legnami da Brixen e da stazioni al sud di Brixen, a Badia, che va a scadere col 30 giugno del corrente anno.

—

La Mediterranea, anche a nome per conto dell'Adriatica e della Sicula, ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici il progetto di attivazione di una nuova tariffa speciale n. 11, grande velocità, e della relativa nuova richiesta di spedizione. Come è noto, la tariffa predetta riguarda il trasporto dei pacchi ferroviari e dovrebbe essere attivata col 1° agosto p. v. in sostituzione di questa attualmente vigente. A proposito della nuova tariffa ci consta che tutte le Amministrazioni ferroviarie secondarie, fatta eccezione delle Venete, e le imprese lacuali ammesse al servizio cumulativo colle Reti Mediterranea ed Adriatica, nonchè la Società per la Ferrovia Sicula-Occidentale Palermo-Marsala-Trapani, hanno acconsentito al percorso sulle loro linee del servizio dei pacchi ferroviari pei trasporti fra le stazioni di esse Ferrovie secondarie ed imprese lacuali in transito sulle grandi reti, e fra le stazioni stesse e quelle delle Reti Mediterranea, Adriatica e Sicula verso applicazione di prezzi supplementari.

><

Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ed il Comitato Superiore delle Strade Ferrate hanno dato parere favorevole sui seguenti affari ferroviari:

Progetto di rialzo della travata del ponte ferroviario sul Sero a S. Prospero sulla ferrovia Bologna-Ferrara;

Progetto per la correzione della curva esistente fra la galleria di Ponzano ed il ponte sulla Bormida lungo la linea Savona-Bra;

Progetto per la sistemazione della trincea fra i chilometri 215.376 e 215.441 della ferrovia Chiusi-Empoli;

Progetto per l'impianto del servizio d'acqua nella stazione per la Carnia lungo la ferrovia Udine-Pontebba;

Progetto per la costruzione di una scogliera con scivolone a valle del ponticello al km 70 della ferrovia Pescara-Aquila;

Progetto per la costruzione di una scogliera a difesa della ferrovia Treviso-Belluno contro il Piave;

Progetto per rialzo dell'argine contenitore sinistro e del muro di difesa contro il torrente Turbolo al km. 40.407 della ferrovia Sibari-Cosenza;

Domande delle Società delle Tramvie interprovinciali di Milano per essere autorizzate a costruire ed esercitare un binario delle sue linee con la Darsena di Porta Ticinese;

Collaudo dei lavori eseguiti dall'Impresa Alfano per consolidamento della costa franosa fra i km. 172.110 e 172.220 con la ferrovia Eboli-Metaponto;

Collaudo dall'Impresa Colsi pel consolidamento della trincea fra i km. 205.236 e 205-470 della linea Eboli-Metaponto;

Id. dall'Impresa Giordano per l'ampliamento del ponticello al km. 7884.73 della ferrovia Torre Annunziata-Cancello;

Id. dei lavori eseguiti dall'Impresa Magnani per ampliamento della stazione di Nizza Monferrato;

Id. dall'Impresa Corvino pel consolidamento dei viadotti Fontana, Quercia e Peschito lungo la linea Roma-Napoli;

Id. dall'Impresa Rosano per l'impianto di una stazione sussidiaria a quella del Porto di Palermo;

Id. dall'Impresa Gazzano lungo la ferrovia Genova-Spezia.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia del Sempione. — Il *Consiglio Nazionale* ha discusso la relazione del Consiglio Federale relativa alla galleria del Sempione.

Lachenal rilevò con piacere che la Commissione del Consiglio Nazionale espresse le stesse idee di quella del Consiglio degli Stati nella questione del Sempione. Ciò costituisce la prova che le buone intenzioni della Svizzera in proposito si mantengono ed aumentano.

Lachenal accennò alle voci raccolte da alcuni giornali svizzeri che la Commissione della Camera italiana (in seguito alla decisione della Svizzera di attendere, per ratificare il trattato del Sempione, che la situazione finanziaria dell'impresa sia chiarita), sembra inclini essa pure a differire la discussione del progetto. Lachenal soggiunse che la questione non si presenta completamente uguale nei due paesi, poichè la Svizzera è incaricata dell'esecuzione dell'impresa e deve vegliare che le basi finanziarie dell'impresa siano preventivamente assicurate.

Disse di sperare pertanto che l'Italia condurrà presto in porto il progetto. Dal canto nostro, concluse Lachenal, forti dell'appoggio che ci dànno oggi le Camere Federali unanimi, noi continueremo a lavorare per giungere, al più presto possibile e molto prossimamente, alla ratifica del trattato, preludente l'esecuzione della gigantesca impresa.

Il Consiglio Nazionale deliberò quindi di aderire alla decisione del Consiglio degli Stati.

Ferrovia di Valseriana. — *Opere di ampliamento.* — Con atto d'usciere in data 22 corrente la Deputazione provinciale, essendo stata a sua volta diffidata dall'Ispettorato delle ferrovie, ha ingiunto alla Società belga subconcessionaria della ferrovia di Valseriana, l'immediata costruzione delle seguenti opere, riconosciute urgentissime:

Alla stazione di Bergamo: un secondo binario di raccordo colla stazione dell'Adriatica, un binario morto lungo 250 metri, parallelo a quello esistente sulla strada d'accesso allo scalo merci, e la copertura del piano caricatore del magazzino merci.

Alla stazione di Gazzaniga l'impianto d'un altro binario di scambio e l'ampliamento del servizio merci a grande velocità.

Alla stazione poi di Ponte della Selva (capo linea): allargamento del magazzino merci e del fabbricato pei passeggeri; impianto d'un binario per le merci ed inoltre l'impianto d'un secondo binario di scambio alla stazione di Vertova.

Dovrà infine la Società acquistare nel termine perentorio di sei mesi una locomotiva pel servizio merci e venti carri merci pel servizio cumulativo colla rete Adriatica.

Ferrovia Aulla-Lucca. — È stato approvato dal Consiglio superiore dei Lavori Pubblici il progetto per l'appalto del tronco Borgo a Mozzano-Bagni di Lucca della ferrovia Aulla-Lucca.

Ferrovie del Mediterraneo. — *Prodotti dal 1° luglio 1895 al 20 giugno 1896.* — Nella decade dall'11 al 20 giugno corrente i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate della Rete Mediterranea (Rete principale e Rete secondaria) ascesero a L. 3,488,354.08, con un aumento di L. 200,751.23 sulla corrispondente decade del 1895.

L'insieme dei prodotti dal 1° luglio 1895 al 20 giugno 1896 si ragguaglia a L. 123,674,310.12, presentando un aumento di L. 6,627,123.56 sul periodo corrispondente dell'esercizio precedente.

Ferrovie dell'Adriatico. — *Prodotti dal 1° gennaio al 10 giugno 1896.* — Nella decade dal 1° al 10 giugno ora scorsa i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate Meridionali, Rete Adriatica (Rete principale e Rete complementare) ascesero a L. 2,664,784 con una diminuzione di L. 152,909.76 su quelli ottenuti nella corrispondente decade del 1895.

L'insieme dei prodotti dal 1° gennaio al 30 maggio 1896 si ragguaglia a L. 41,665,959.37 e presenta un aumento di L. 559,831.87 in confronto dello stesso periodo del precedente esercizio.

Ferrovie della Sicilia. — *Prodotti dal 1° luglio 1895 al 10 giugno 1896.* — Nella decade dal 1° al 10 giugno ora scorsa i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate della Sicilia (Rete principale, Rete complementare e Stretto di Messina) ascesero a L. 247,280 con un aumento di lire 3228 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

I prodotti dal 1° luglio 1895 al 10 giugno 1896 ammontano a lire 9,562,436, con un aumento di lire 563,266 sul corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

Tramvie Varese-Luino. — La Società anonima per le Tramvie e Ferrovie elettriche varesine ha aperto la pubblica sottoscrizione di 3000 azioni da lire 100 caduna per aumento del capitale-azioni sino a L. 1,400,000 per l'impianto della tramvia elettrica Varese-Ghirla-Luino.

Le condizioni della sottoscrizione, pubblicata dalla Società stessa sono le seguenti:

1. La sottoscrizione dev'essere accompagnata dal versamento di 2|10 dell'importo delle azioni sottoscritte.

2. Il terzo decimo dovrà essere versato entro il mese di luglio ed i successivi versamenti dovranno essere fatti ad intervalli di un mese l'uno dall'altro senz'altro avviso.

3. Sui versamenti anticipati verrà bonificato l'interesse rateale del 3 0|0.

4. Le azioni di nuova emissione non concorreranno negli utili del bilancio 1896, ma percepiranno per detto periodo l'interesse rateale del 5 0|0 sul capitale versato, con decorrenza dalle date stabilite nel comma 2.

5. Qualora la sottoscrizione pubblica avesse a eccedere l'ammontare prestabilito e che in assemblea generale straordinaria non fosse deliberato il maggiore aumento del capitale azionario diminuendo od eliminando, l'emissione di obbligazioni; come pure in caso di imprevedibili evenienze, verrà rimborsato ai firmatari il rispettivo ammontare.

Tramvia Verona-Albaredo. — Il 16 corrente ebbe luogo la consegna delle strade all'impresa Gorlero Borghesani, assuntrice della tramvia Verona-Albaredo, coll'intervento di tutti i Sindaci dei Comuni interessati, dei rappresentanti la Deputazione provinciale, del Genio civile e dell'Ispettorato ferroviario.

Dopo la consegna vi fu un ricevimento nel Municipio di Albaredo.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie Svizzere. — *Linea Coira-Tosanna.* — Lunedì prossimo sarà aperta regolarmente all'esercizio la linea Coira-Tosanna, di cui giovedì scorso vi fu il collaudo e la visita di ricognizione da parte delle autorità.

Ferrovie Francesi. — *Compagnia dell'Ovest.* — Il Ministro dei Lavori Pubblici ha autorizzato la Compagnia ferroviaria dell'Ovest ad aprire all'esercizio, il 31 maggio scorso, la linea di Saint-Pierre-Louviers alle Andelys.

La nuova linea è ad un solo binario ed ha la lunghezza di m. 16,784.

Indipendentemente dalla stazione di Saint-Pierre, comprende la stazione di Merids; le fermate della Racque e della Vacherie e la stazione delle Andelys.

Ferrovie Germaniche. — *La ferrovia elettrica pensile di Berlino.* — La ferrovia elettrica pensile della città di Berlino, che parte dal Ponte Warschau-Piazza Nollendorf con diramazione per la Piazza Potsdam, verrà costruita dalla Ditta Siemens ed Halske. Nel periodo di quattro anni la linea dovrà essere ultimata. La concessione per l'esercizio di questa ferrovia fu data alla Ditta stessa per una durata di 90 anni. La massima velocità all'ora, può essere di 50 km. Dopo un esercizio di otto anni, l'orario dovrà essere stabilito di pieno accordo coll'ufficio di ispezione.

La ferrovia pensile elettrica, sistema Beyer, si compone di due sistemi. Il primo può dirsi a doppio binario; il secondo a binario semplice. Ecco sommariamente il primo sistema, da adottarsi principalmente nelle strade di grande larghezza.

Nel centro delle vie si costruiscono dei piloni metallici distanti 30 metri l'uno dall'altro. Ciascun pilone è sormontato da due bracci di ferro orizzontali, collegati fra loro da travature metalliche sopra le quali sono infissi i binari.

Per conseguenza, i vagoni elettrici scorrono sopra i bracci di ferro che trovansi *in accollo* dei piloni. Ciascun vagone possiede nell'asse centrale inferiore quattro ruote che scorrono sopra una verga metallica conduttrice. La vettura è costruita in modo che il carico pesa principalmente in direzione della linea di mezzo, ed i posti pei passeggieri trovansi appunto lungo l'asse mediano del vagone. I vagoni vengono messi in movimento dall'elettricità che passa nella rotaia centrale e nei fili laterali messi in appositi isolatori.

Il secondo sistema è diverso dal primo per avere un solo braccio *in accollo* sul quale scorre una vettura elettrica, e viene adottato per le strade di minore larghezza. I piloni metallici, in questo caso, vengono posti sul margine del marciapiede.

Ferrovie Spagnuole. — *Linea dell'Ovest.* — Una Commissione speciale ha proceduto alla ricognizione ufficiale della linea Ovest della Spagna, da Placencia ad Astorga, strada ferrata che riunisce alla linea di Madera, Lisbona, Vigo e la Corogna.

Questa linea è lunga 350 chilometri e mette in comunicazione diretta l'Asturia e la Galizia coll'Estremadura e l'Andalusia. La linea passa a Gijon, a Oviedo, Zamora, Salamanca, Cacérès e Cadice, traversando l'immensa valle del Duro, del Tago, della Guadiana e del Guadalquivir.

L'importanza strategica della linea è pari a quella economica.

Notizie Diverse

Il canale dal Rodano al Reno. — Il Consiglio Nazionale svizzero ha votato, all'unanimità, la sovvenzione di un milione, che il Consiglio Federale proponeva di accordare alla città di Basilea, per il canale riunente Basilea al canale dal Rodano al Reno, presso Huninga. Il Consiglio degli Stati ha già votato questa stessa sovvenzione due settimane or sono. Il costo totale di costruzione del canale, di tre chilometri, sarà di circa quattro milioni, di cui uno versato dalla Confederazione, uno dalla città di Basilea, e gli altri due per mezzo di un prestito. Il Consiglio federale è stato autorizzato a conchiudere un trattato con l'Impero Germanico in vista del prolungamento del canale che sostituirà la convenzione primitiva conclusa

tra i Governi di Basilea e dell'Alsazia. Il progetto prevede un porto a due bacini di 500 metri di lunghezza e 23 di larghezza.

La differenza fra le acque del porto di Basilea e quelle del canale di Huninga è di m. 14.33; essa sarà guadagnata a mezzo di 3 chiuse di una altezza da 4 a 5 metri.

Si è ammesso un tonnellaggio annuale di 200,000 tonnellate,

Il Governo alsaziano s'impegna, da parte sua, di eseguire dei lavori di ingrandimento del canale a partire da Huninga.

Si calcola che il nuovo canale darà un impulso considerevole alle importazioni ed esportazioni di tutte le merci e prodotti di un peso lordo tale come i carboni, petrolio, cereali, ecc., entranti in Svizzera. D'altra parte, l'esportazione del legname da costruzione in Francia, Belgio ed Olanda, quella dei materiali da costruzione, asfalti, in Inghilterra, sarà facilitata.

Ad opera compiuta, è certo che si occuperà di una questione che è stata più di una volta discussa in Svizzera, quella di un regime dei canali tra i laghi di Neufchâtel e di Ginevra e pure tra Basilea, il lago di Costanza e il Danubio. Una quarantina d'anni fa furono sottoposti alle Autorità federali due progetti per regolare il regime delle acque del Giura; uno di questi progetti sottoposto da un industriale, proponeva un canale dal lago di Neufchâtel al Lemano.

Si preferì invece adottare un piano di prosciugamento con canali di scolo, correzione del letto naturale, abbassamento del livello dei laghi, ecc.

Tutto ciò è costato una ventina di milioni; oggidì ancora, i lavori accessori non sono terminati.

Il Canale tra i due mari in Francia. — È stata recentemente pubblicata la relazione della Commissione incaricata di esaminare il progetto di un Canale per mettere in comunicazione l'Oceano Atlantico col Mediterraneo, che a nord-ovest sboccherebbe nella Gironda, a sud-est presso Narbona in Provenza.

La Commissione osserva che la spesa del Canale non sarebbe inferiore ai 2 miliardi o ai 2 miliardi e mezzo, che avrebbe probabilmente la stessa fine di quello di Panama; che pur riescendo produrrebbe all'erario pubblico un disavanzo di ben 75 milioni annui, che si accrescerebbe a 104 milioni se si volesse renderlo pure atto al passaggio delle corazzate.

Costituirebbe inoltre un incessante pericolo d'inondazioni per intere provincie.

È quindi fuori di dubbio che questo Canale, sul quale si fondarono così incaute speranze, non verrà, almeno nel corrente secolo, effettuato.

La Società del Benadir. — Giovedì, a Milano, presso la sede della « Società d'esplorazione in Africa », si è celebrato, a rogito del notaio Stefano Allocchio, l'atto costitutivo della « Società anonima commerciale italiana del Benadir (Somalia italiana) », avente per iscopo, come è noto, di promuovere le industrie ed i commerci nel Benadir e in tutto l'Hinterland, con un capitale di L. 1,000,000 diviso in 4000 azioni da L. 250 caduna. La Società ha sede in Milano.

Le cariche sociali sono così costituite:

Consiglio d'amministrazione: conte Alfonso Sanseverino Vimercate, presidente; cav. Giorgio Mylius; comm. dott. Silvio Benigno Crespi; cav. Angelo Carminati; dott. Emilio Dulio;

Sindaci effettivi: ing. Attilio Bossi; rag. Giuseppe Nava; rag. Adolfo Comelli;

Sindaci supplenti: rag. Marcello Bozzi; Carlo Garavaglia.

Commercio italo-francese. — La Camera di Commercio italiana in Parigi notifica che, durante i cinque primi mesi del 1896, la Francia importò merci italiane pel valore di fr. 59,086,000; ed esportò merci francesi in Italia pel valore di fr. 43,350,000.

Dal confronto coi cinque primi mesi del 1895, risulta: maggiore importazione di merci italiane in Francia per fr. 14,586,000 ed una minore esportazione di merci francesi in Italia fr. 7,991,000 (commercio speciale).

L'apertura del fiume Canton nella Cina. — Dopo una ventina d'anni d'inutili tentativi per vincere la resistenza della Cina, il Si-Kiang o « West-River » è finalmente dichiarato aperto con vantaggio del commercio di tutte le nazioni occidentali, ma in specie del commercio inglese che, come è noto, entra per più del 70 per cento nel commercio mondiale con la Cina. Sarà un'altra fonte di prosperità per la prospera colonia di Hong-Kong, a detrimento dell'avvenire commerciale del Tonkino. Restano ora da stabilire i posti doganali sul fiume aperto ed i regolamenti per la sua navigazione.

La « West-River » che è il ramo più importante del così detto « Fiume delle Perle », formato pure dal « North River », e dalla « East River », nasce dalla parte orientale della ricca e poco nota provincia dell'Yun-nan, riceve tributari attraverso tutta la provincia del Quang-si, e dopo un corso di 500 miglia inglesi si getta in mare presso Canton per numerosi rami, il più conosciuto dei quali è quello chiamato già dai Portoghesi « Boccatigris ».

Passa per Wuchow, To-Cihg-Chow, per la dogana di Kaiyik e Chao-Chingfu. Il tratto da Wuchow a Canton — 170 miglia inglesi — è praticabile da battelli a vapore.

Una grande impresa metallurgica in Russia. — Dalla Germania si annunzia la costituzione d'una grande Compagnia per l'esercizio dell' industria del ferro nella Russia Meridionale.

Promotori della nuova Società, che avrebbe un capitale di fondo di 4 milioni di rubli d'oro, ossia di 15 milioni di franchi, sarebbero la Banca di Dresda e la Fabbrica Sassone di Macchine, di Chemnitz.

Tra i propositi della Compagnia sarebbero quelli d'impiantare alti forni, una fonderia, un'acciaieria e fabbriche di macchine. Oltre al fabbricare barre e rotaie di ferro e d'acciaio l'Impresa costrurrà anche macchine a vapore e locomotive.

La produzione mineraria e metallurgica degli Stati Uniti nel 1895 — La produzione mineraria e metallurgica degli Stati Uniti, durante il 1895, ha raggiunto la ragguardevole cifra di dollari 673,690,000, contro 578,463,000 dollari dell'anno precedente.

Il valore della produzione dell'oro figura in questa cifra per 46,830,000 dollari, cioè per un di più del 17 1/2 per cento circa.

Il valore della produzione dell'argento è disceso invece di 1,150,000 dollari con la cifra di 30,254,000 dollari.

Quanto al carbone, la sua produzione è aumentata di circa il 17 per cento, che è quanto dire che gli Stati Uniti prendono posto in seconda linea dopo la Gran Bretagna. Per contro, essi conservarono il primo posto nella produzione del ferro e del rame.

Nuovi pozzi di petrolio in Tunisia. — Si annunzia la scoperta di ricchi veli di petrolio nelle vicinanze d'Ain-Zeft, a piedi delle montagne di Dhara in Tunisia.

Un pozzo perforato secondo il sistema impiegato in America ha raggiunto il velo di petrolio a una profondità di 1500 piedi. La produzione è attualmente di 50 tonnellate circa al giorno. È un nafta che dà una percentuale minima di petrolio per l'illuminazione e una quantità proporzionale assai elevata di paraffina.

Nuovi esperimenti coll'alluminio. — La proprietà che l'alluminio possiede, con parecchi altri metalli, di aderire al vetro, trovò testè una bella applicazione per opera del chiarissimo chimico ginevrino Ch. Margot.

Egli, infatti, presentò alla Società di chimica di Ginevra alcune lastre di vetro colorato, sulle quali col mezzo di un cilindro d'alluminio condotto sovr'esse aveva prodotto de-

corazioni metalliche, rassomigliantissime a incrostazioni di argento brunito.

L'ossidazione superficiale d'alluminio spiega, poi, questo altro esperimento, fatto dallo stesso Margot, la cui effettuazione è impossibile con altri metalli.

Se si fa passare in un filo d'alluminio una corrente elettrica, si constata con sorpresa che si può, senza che vi abbia rottura, aumentare la corrente stessa sino a che il filo abbia raggiunto la temperatura del rosso bianco. Il filo d'alluminio, la cui lunghezza può essere da 30 a 40 cm., si mantiene in tale stato d'incandescenza, obbedendo ai più leggieri impulsi dell'aria circostante e mostrando una estrema sensibilità all'azione magnetica provocata dall'avvicinamento d'una calamita. Questo filo è evidentemente costituito allora da una vena liquida avvolta intieramente come da una guaina protettrice d'alluminio che le impedisce di ammassarsi in goccette.

Anche di questo esperimento il Margot rese conto alla Società di chimica di Ginevra.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Segniamo con un asterisco * le notizie di cui diamo maggiori ragguagli nelle INFORMAZIONI PARTICOLARI, ove sono pubblicate eziandio le *Deliberazioni del Consiglio di Stato* e le *Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.*

1. — Progetti e preventivi di spese presentati per l'approvazione al R. Ispettorato Generale.

Rete Adriatica. — L. 2,477,000 * nuovo progetto di massima per l'ampliamento e la sistemazione della stazione di Rimini;

L. 357,000 * progetto per impianto del punto franco di Venezia;

L. 22,400 * proposta di lavori di consolidamento sulla linea Treviso Belluno;

L. 20,000 * proposta di costruzione di due case cantoniere sulla linea Parma-Brescia-Iseo;

L. 18,750 * proposta di lavori per deviazione di una strada sulla linea Roma-Firenze;

L. 6[illegible]0 * proposta per impianto di binario-tronco in stazione di Monte Belluna, linea Belluno-Feltre-Treviso;

Contratti * diversi.

Rete Mediterranea. — L. 630,000 * preventivo delle provviste a carico del secondo fondo di riserva, esercizio 1896-97;

L. 59,148.32 * proposta di lavori per ampliamento della stazione di Canelli, linea Cantalupo-Cavallermaggiore;

L. 37,500 * preventivo per provvista di materiale metallico di armamento, coi relativi elaborati di gara;

L. 13,500 * proposta di lavori sulla Succursale dei Giovi;

L. 13,100 * proposta di lavori in stazione di Crusinallo, linea Gozzano-Domodossola;

L. 72[illegible]0 * progetto di sistemazione di trincee sulla linea Roma-Napoli;

L. 4752 * proposta d'impianto servizio merci P. V. in stazione di Milano Porta Sempione;

L. 1200 * preventivo per lavori di riparazione ad una diga sulla linea Taranto-Reggio Calabria;

Progetto * per lavori in stazione di Feroleto Antico, linea Sant'Eufemia-Marcellinara;

Rete Sicula — L. 27,200 * proposta di lavori per consolidamento d'una pila sulla linea Palermo-Porto Empedocle;

L. 20,800.99 * proposta di ampliamento della stazione di Giarre-Riposto, linea Messina-Catania;

L. 11,684 * progetto di consolidamento di scarpata sulla linea Bicocca-Caltanissetta-Canicattì-Caldare;

L. 11,000 * proposta di lavori di difesa sulla linea Messina-Siracusa;

L. 6865.50 * progetto di lavori nelle Officine di Messina;

L. 3300 * proposta per impianto di briglie sulla linea Bicocca-Canicattì-Caldare;

L. 1550 * proposta per costruzione d'una briglia sulla stessa linea.

5. — Contratti stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Mediterranea (Seduta del Comitato, 26 giugno). — Colla Ditta A. Grondona, Comi e Comp. di Milano, per fornitura di dodici carrozze di 1ª classe a due assi, tre compartimenti viaggiatori e 2 ritirate;

Colla Ditta Miani, Silvestri e Comp. di Milano, per fornitura di 8 carrozze di 2ª classe a 2 assi, 4 compartimenti per viaggiatori ed una ritirata;

Colla Ditta Fratelli Diatto di Torino, per fornitura di 8 carrozze di 2ª classe a 2 assi, 4 compartimenti viaggiatori e una ritirata;

Colla Società Nazionale delle Officine di Savigliano, per fornitura di 12 carrozze miste di prima e seconda classe;

Colla Ditta Ferdinando Zanoletti di Milano, per fornitura di chilogrammi 10,000 di piombo in lastre, dello spessore di mm. 1 a mm. 15;

Colla Ditta Verga Angelo di Como, per riordino solai del fabbricato viaggiatori in stazione di Albate Camerlata.

II. — Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Prefettura di Grosseto (9 luglio, ore 11, unico e def.). — Appalto dei lavori di ampliamento della canaletta del 1° diversivo di Ombrone dalla soppressa sfociatura di Giuncarico al termine X. Importo L. 50,000. Cauz. L. 2500.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Bari (11 luglio, ore 10, 1ª asta). — Appalto dei lavori di manutenzione delle opere d'arte del porto nuovo di Bari, durante il sessennio 1896-1902. Importo complessivo L. 296,423. Cauz. provv. L. 10,000. Fatali a destinarsi.

Municipio di Moncalieri (3 luglio, ore 10.30, fatali). — Appalto dei lavori di riattamento del fabbricato scolastico di Testona. Importo ridotto L. 16,957.50 (ribasso L. 892.50).

Municipio di Avigliana (9 luglio, ore 10, 1ª asta). — Appalto dei lavori di sistemazione della strada comunale obbligatoria che, partendo da quella provinciale Torino-Susa, mette al confine di Almese. Importo L. 15,955. Cauz. provv. L. 700. Fatali 24 luglio, ore 11.

Municipio di Genova (10 luglio, ore 14, 1ª asta). — Appalto dei lavori di manutenzione triennale delle strade, condotti e chiaviche nel Centro. Importo annuo L. 100,000. Cauzione L. 30,000. Fatali 25 luglio, ore 12.

APPALTI ALL'ESTERO.

Francia. — *Pref. della Senna Inf. a Rouen* (2 luglio). — Prolungamento della gettata Nord del porto di Fécamp. Prezzo di asta fr. 170,000. Deposito L. 2300.

— *Pref. Eure ad Evreux* (10 luglio). — 1° Approfondimento canale di navigazione della Senna a Vernon. Prezzo d'asta fr. 60,000. Deposito L. 1000. — 2° Approfondimento del canale di navigazione alla Briqueterie di Tosny. Prezzo d'asta fr. 96,000. Deposito fr. 1500.

Belgio. — *Borsa di Bruxelles* (15 luglio). — Costruzione di un tronco di strada ferrata destinato ad unire il ponte sulla Mosa e Auseremme alla strada Ferrata di Namur a Givet. Prezzo d'asta fr. 79,000. Cauz. fr. 6000.

— Prossimamente alla Borsa di Bruxelles fornitura di materiali necessari al servizio della trazione e del materiale delle strade ferrate dello Stato belga in 16 lotti.

— Sino al 1° novembre l'Amm. Comm. ad Huy riceverà i progetti per l'impianto di una distribuzione d'acqua. Un premio di fr. 1000 sarà aggiudicato all'autore del progetto che verrà eseguito per la città.

Paesi Bassi. — *Comp. per l'eserc. delle Strade ferr. Neerlandesi a Utrecht* (30 giugno). — Posa in opera dell'infrastruttura di un ponte col viadotto e lavori accessori. Fior. 618,000.

— *Strade ferrate Olandesi ad Amsterdam* (8 luglio). — Fornitura e messa in opera della superstruttura metallica di 14 ponti a Rotterdam. Fr. 160,000.

Rumania. — *Amm. Mun. a Bucarest* (1° luglio). — Impianto dell'illuminazione elettrica al boulevard Coltzea. Estimaz. del lavoro fr. 92,000.

Mun. di Bucarest (8 luglio). — Lavori di pavimentazione sul boulevard Marie e in diverse strade.

Egitto. — *Direz. dei porti e fari ad Alessandria* (15 luglio). — Fornit. di un condensatore, 24 colonnunette in ferro fuso, 36 ciotole di draga con accessori, un tetto di lamiera di ferro ondulata e galvanizzata, una caldaia verticale con accessori, 3 ancore con accessori, un torno con accessori.

III. — Forniture diverse.

Aste.

Direz. Costruz. Nav. — Spezia — (9 luglio, ore 12.30, 1ª asta). — Fornitura di kg. 40,000 di **olio** di olive di 1ª qualità per macchine, a L. 1. Cauz. L. 4000. Fatali 31 luglio, ore 12.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

ESTRAZIONI E PAGAMENTI.

Rete Adriatica. — Dal 1° luglio pagamento: della cedola n. 52 in L. 12.50, oltre ad altre L. 8; della cedola n. 53 in L. 15 in oro e rimborso in L. 500 in oro dei buoni estratti il 1° aprile.

Ferrovie Nord-Milano. — Dal 1° luglio pagamento:
Della cedola n. 16 obblig. 4 1|2 0|0, III serie, in L. 11.25
» » 2 » 4 0|0 » 10
e rimborso delle obbligazioni 4 1|2 0|0, II serie (n. 00001 al n. 15,000).

Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde. — Dal 1° luglio saranno pagate la cedola n. 46, scadente al 30 giugno, e il saldo dividendo 1895 alle azioni di preferenza ed ordinarie ed alle cartelle di godimento.

Rete Sicula. — Dal 1° luglio saranno pagate le;
cedole n. 11 delle obbligazioni (emisssione 1891)
» » 9 » » 1892
» » 7 » » 1893
» » 3 » » 1895

(V. pagine *Annunzi*).

Ferrovia Vigevano-Milano. — Dal 1° luglio saranno rimborsate le obbligazioni estratte, delle serie 352-383, in L. 500, e verranno pure pagate: la cedola n. 55 della obbligazione in L. 4.93, quali interessi, e la cedola n. 6 in L. 15, quale dividendo esercizio 1895.

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

	giugno 20	giugno 27
Azioni Ferrovie Biella . . . . L.	510	510
» » Mediterranee . . . . . . »	518	518
» » Meridionali . . . . . . »	680	678
» » Pinerolo (1ª emiss.). . . . »	365	365
» » » (2ª »). . . . »	348	348
» » Secondarie Sarde. . . . . »	280	280
» » Sicule . . . . »	594	594
Buoni Ferrovie Meridionali . . . . . . »	562.50	568
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e		
» » Sicule *A. B. C. D.* . »	290	290
» » Cuneo (2ª emiss.) . . »	313.50	313.50
» » Gottardo 4 % . . . »	102	102
» » Mediterranee 4 0|0 . . »	504.50	506.50
» » Meridionali . . . . »	300	299.75
» » Meridionali Austriache »	388.50	389.50
» » Palermo-Marsala-Trapani »	304	304
» » » 2ª emiss. »	284	284
» » Pontebba . . . . . »	460	462.50
» » Sarde, serie *A*. . . . »	287	287
» » » serie *B*. . . . »	296	296
» » » 1879 . . . . »	290	290
» » Savona . . . . . . »	307	310
» » Secondarie Sarde . . . »	430.25	439
» » Sicule 4 0|0 oro . . . »	478	478
» » Tirreno . . . . . . »	462	462
» » Vittorio Emanuele . . »	307.50	307.50

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1895-96. — *Dall'11 al 20 Giugno 1896. — 35ª Decade.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA		
	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze
Chilometri in esercizio .	4407	4407	—	1291	1085	+ 206
Media.	4407	4377	+ 30	1256	1082	+ 174
Viaggiatori	1,186,259 86	1,086,953 09	+ 99,306 77	83,255 34	53,725 98	+ 29,529 36
Bagagli e cani. . . .	56,622 93	48,003 01	+ 8,619 92	2,695 52	1,311 77	+ 1,383 75
Merci a G.V. e P.V. acc.	357,822 53	345,714 20	+ 12,108 33	20,131 44	10,692 19	+ 9,439 25
Merci a P. V. . . .	1,701,198 23	1,673,547 83	+ 27,650 40	80,368 23	67,554 78	+ 12,813 45
TOTALE .	3,301,903 55	3,154,218 13	+ 147,685 42	186,450 53	133,284 72	+ 53,165 81
Prodotti dal 1° Luglio 1895 al 20 Giugno 1896.						
Viaggiatori	46,482,539 50	44,131,269 30	+2,351,270 20	2,492,231 07	2,146,302 25	+ 345,928 82
Bagagli e cani. . . .	2,292,731 56	2,167,430 16	+ 125,301 40	80,208 17	52,644 68	+ 27,563 49
Merci a G.V. e P.V. acc.	11,602,996 84	10,991,374 09	+ 611,622 75	495,692 31	400.792 80	+ 94,899 51
Merci a P. V. . . .	57,892,169 00	55,106,514 49	+2,785,654 51	2,335,841 67	2,050,958 79	+ 284,882 88
TOTALE .	118,270,436 90	112,396,588 04	+5,873,848 86	5,403,973 22	4,650,698 52	+ 753,274 70
Prodotto per chilometro.						
della decade	749 24	715 73	+ 33 51	144 42	122 84	+ 21 58
riassuntivo	26,836 95	25,678 91	+ 1,158 04	4,302 53	4,298 24	+ 4 29

(*) La linea Milano-Chiasso (km. 52) comune colla Rete Adriatica, è calcolata per la sola metà.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA. — 16ª Decade — dal 1° al 10 Giugno 1896

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Prodotti indiretti	TOTALE	Media dei chilom. esercitati
			PRODOTTI DELLA DECADE.				
1896	960,248.66	44,056.95	291,034.52	1,166,171.86	12,493.39	2,474,005.38	4,247.00
1895	1,021,100.60	49,108.31	357,128.15	1,173,267.10	11,635.60	2,612,239.76	4,215.00
Differenze nel 1896	— 60,851.94	— 5,051.36	— 66,093.63	— 7,095.24	+ 857.79	— 138,234.38	+ 32.00
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.				
1896	15,415,087.71	799,152.58	4,495,155.72	17,827,034.51	203,947.60	38,740,378.12	4,247.00
1895	14,665,368.91	760,262.30	4,580,837.47	18,083,497.66	204,608.68	38,294,545.02	4,215.00
Differenze nel 1896	+ 749,718.80	+ 38,890.28	— 85,681.75	— 256,463.15	— 661.08	+ 445,833.10	+ 32.00

RETE COMPLEMENTARE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Prodotti indiretti	TOTALE	Media dei chilom. esercitati
			PRODOTTI DELLA DECADE.				
1896	64,032.16	1,391.10	24,208.72	99,431.19	1,715.36	190,778.53	1,359.88
1895	69,340.30	1,785.10	30,380.95	102,309.40	1,638.16	205,453.91	1,326.19
Differenze nel 1896	— 5,308.14	— 394.00	— 6,172.23	— 2,878.21	+ 77.20	— 14,675.38	+ 33.69
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.				
1896	1,002,661.57	21,041.17	317,195.59	1,551,953.60	22,729.32	2,915,581.25	1,359.88
1895	916,462.53	20,875.13	323,261.88	1,517,798.34	23,184.60	2,801,582.48	1,303.29
Differenze nel 1896	+ 86,199.04	+ 166.04	— 6,066.29	+ 34,155.26	— 455.28	+ 113,998.77	+ 56.59

PRODOTTI PER CHILOMETRO DELLE RETI RIUNITE

PRODOTTO DELLA DECADE			PRODOTTO RIASSUNTIVO		
esercizio corrente	esercizio precedente	Differenza nel 1896	dell'anno corrente	dell'anno precedente	Differenza nel 1896
475.27	508.50	— 33.23	7.429,44	7,447.44	— 18.00

SOCIETA ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

34ª Decade — Dal 1° al 10 Giugno 1896.

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traffico	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
			PRODOTTI DELLA DECADE					
1896	90,679.00	1,794.00	6,502.00	94,137.00	984.00	194,096.00	616.00	315.00
1895	96,954.00	1,812.00	8,979.00	96,374.00	1,668.00	205,787.00	616.00	334.00
Differenze nel 1896	— 6,275.00	— 18.00	— 2,477.00	— 2,237.00	— 684.00	— 11,691.00	»	— 19.00
			PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1895 AL 10 GIUGNO 1896.					
1895-96	3,035,513.00	68,405.00	336,683.00	3,981,138.00	46,729.00	7,468,468.00	616.00	12,124.00
1894-95	3,048,114.00	67,382.00	349,491.00	4,023,066.00	41,959.00	7,530,012.00	616.00	12,224.00
Differenze nel 1896	— 12,601.00	+ 1,023.00	— 12,808.00	— 41,928.00	+ 4,770.00	— 61,544.00	»	— 100.00

RETE COMPLEMENTARE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traffico	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
			PRODOTTI DELLA DECADE					
1896	31,099.00	521.00	2,206.00	15,763.00	493.00	50,082.00	484.00	103.00
1895	25,687.00	229.00	1,493.00	7,909.00	279.00	35,597.00	421.00	85.00
Differenze nel 1896	+ 5,412.00	+ 292.00	+ 713.00	+ 7,854.00	+ 214.00	+ 14,485.00	+ 63.00	+ 18.00
			PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1895 AL 10 GIUGNO 1896.					
1895-96	1,132,940.00	19,463.00	86,281.00	712,298.00	7,859.00	1,958,841.00	484.00	4,047.00
1894-95	849,444.00	8,513.00	56,487.00	478,790.00	8,002.00	1,401,263.00	421.00	3,328.00
Differenze nel 1896	+ 283,496.00	+ 10,950.00	+ 29,794.00	+ 233.508.00	— 143.00	+ 557,605.00	+ 63.00	+ 719.00

STRETTO DI MESSINA

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traffico	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
			PRODOTTI DELLA DECADE					
1896	2,513.00	81.00	195.00	313.00	»	3,102.00	23.00	135.00
1895	2,153.00	56.00	149.00	306.00	»	2,661.00	15.00	178.00
Differenze nel 1896	+ 630.00	+ 25.00	+ 46.00	+ 7.00	»	+ 438.00	+ 8.00	— 43.00
			PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1895 AL 10 GIUGNO 1896.					
1895-96	105,741.00	4,653.00	8,010.00	16,723.00	»	135,127.00	23.00	5,875.00
1894-95	50,464.00	2,516.00	5,410.00	9,494.00	38.00	67,922.00	15.00	4,528.00
Differenze nel 1896	+ 55,277.00	+ 2,137.00	+ 2,600.00	+ 7,229.00	— 38.00	+ 67,205.00	+ 8.00	+ 1,347.00

Digitized by Google

Digitized by Google

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

Dai punti contro indicati alle stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)		BIGLIETTI SEMPLICI — Londra (1) 1a classe	Londra (1) 2a classe	Parigi (2) 1a classe	Parigi (2) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO — Londra (3) (Diritto di porto compreso) 1a classe	Londra (3) 2a classe	Londra (3) validità	Parigi (4) 1a classe	Parigi (4) 2a classe	Parigi (4) validità
Via Moncenisio											
Torino	via Calais	166 85	116 55	90 75	61 60	254 —	187 85	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni
	via Boulogne	160 25	112 05								
Milano	via Calais	180 90	129 15	104 85	72 25	272 25	199 80	45 giorni	166 35	119 —	30 giorn
	via Boulogne	175 60	124 65								
Venezia	via Calais	—	—	141 75	97 30	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni
	via Boulogne										
Genova	via Calais	187 —	181 —	111 40	76 05	—	—	—	—	—	..
	via Boulogne	180 90	126 50								
Via Genova											
Livorno	via Calais	209 90	147 05	134 30	92 10	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	203 80	142 55								
Firenze	via Calais	217 30	152 25	141 70	97 30	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	211 20	147 75								
Roma	via Calais	249 —	174 40	173 40	119 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	242 90	169 90								
Napoli	via Calais	279 85	196 —	205 60	142 —	478 50	353 95	6 mesi (**)	—	—	—
	via Boulogne	273 75	191 50								
Via Bologna											
Firenze	via Calais	224 60	157 80	149 —	102 85	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	218 50	152 80								
Roma	via Calais	263 85	184 80	188 25	129 85	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	257 75	180 80								
Napoli	via Calais	294 80	206 50	220 60	162 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	288 70	202 —								
Brindisi	Via Napoli — via Calais	325 85	228 20	251 60	174 20	543 25	399 30	6 mesi (*)	—	—	—
	Via Napoli — via Boul.	319 75	228 70								
	Via Bolog. — via Calais	302 65	211 95	227 05	157 —	525 45	386 80	6 mesi	—	—	—
	Via Bolog. — via Boul.	296 55	207 45								
Messina	Via Napoli — via Calais	369 25	259 75	295 —	205 80	—	—	—	—	—	—
	Via Napoli — via Boul.	363 15	255 25								

OSSERVAZIONI.

Biglietti semplici.

(1) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta.

Per diritto del bollo fr. 0,10 per i biglietti al disopra di 10 franchi.

(2) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi che valgono per 20 giorni.

Biglietti d'andata e ritorno.

(3) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta.

(*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capo-stazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia.

(**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto.

(4) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI	1a e 2a CLASSE	1a e 2a CLASSE	1a e 2a CLASSE (*)	1a e 2a CLASSE (***)	Treno di lusso PENINSULAR-EXPRESS settimanale il venerdì part. da LONDRA (1)
Londres Ch.-Gross Par.	9 — a.	10 — a.	11 — antim.	8 15 p.	8 15 p.
Londres Victoria . . —	9 — a.	Via Folkestone	11 — antim.	8 15 p.	8 15 p.
Douvres . . . . —	10 55 a.		1 — pomer.	10 15 p.	10 15 p.
(ora di Greenwich) . Arr.	12 15 a.		2 20 pomer.	12 10 a.	12 10 p.
Calais-M. (*Buffet*)	*Déjeun.*				
(ora francese) . Par.	12 49 p.		3 — pomer.	1 04 a.	1 » a.
Boulogne-Gare . . Arr.	1 27 p.	2 18 p.	—	1 49 a.	—
(*Buffet*) Par.	1 29 p.	2 23 p.	—	1 51 a.	—
Amiens (*Buffet*) . Arr.	3 04 p.	3 59 p	5 12 pomer.	3 41 a.	3 28 a.
Amiens (*Buffet*) . Par.	3 09 p.	4 04 p.	5 17 pomer.	3 46 a.	3 33 a.
Paris-Nord (*Buffet*) Arr.	4 45 p.	5 40 p.	7 — pomer.	5 38 a.	Per la grande cintura
	Pranso				
Paris-Nord Par	*Vagon-restaurant*		7 44 pomer.	6 23 a.	
Paris-Lyon (*Buffet*) Arr			8 21 pomer.	7 23 a.	

STAZIONI	(B) 1a e 2a classe	1a e 2a classe	1a cl.	1a 2a cl.	Treno di lusso
Paris-Lyon (*Buffet*) Par	8 55 p.	9 10 p.	9 25 a.	2 15 p.	
Dijon . . . . Arr	1 51 a.	2 24 a.	2 01 p.	7 13 p.	10 32 a.
Genève . . . . —	»	8 53 a.	11 47 p.	—	—
Aix-les-Bains . . . . —	6 33 a.	7 58 a.	10 45 p.	12 27 a.	3 18 p.
Chambéry . . . . . . —	6 56 a.	8 31 a.	11 24 p.	12 50 a.	3 40 p.
Modane . . . . —	9 43 a.	1 38 p.		3 37 a.	6 40 p.
Torino (ora dell'Europa centrale (2). . . Arr.	2 20 p.	6 40 p.	—	8 10 a.	11 12 p.
Torino . . . . Par	2 40 p.	7 55 p.	—	8 45 a.	
Novara . . . . . . Arr	4 36 p.	9 51 p.	—	10 42 a.	
Milano . . . . Arr	5 35 p.	11 05 p.	—	11 40 a.	
				1a 2a cl.	
Torino . . . . Par.	2 45 p.	8 10 p.	—	8 40 a.	
Genova . . . . . . Arr.	6 14 p.	11 21 p.	—	12 » p.	
San-Remo . . . —	11 22 p.	8 45 a.	—	4 47 p.	
Pisa . . . . —	10 58 p.	4 30 a.	—	4 34 p.	
Firenze . . . . —	12 45 a.	7 30 a.	—	6 54 p.	
Livorno . . . . —	11 39 p.	5 24 a.	—	5 09 p.	
Roma . . . . —	6 34 a.	10 30 a.	—	11 30 p.	
Napoli . . . . —	1 36 p.	6 30 p.	—	7 10 a.	
Brindisi . . . . —	»	»	—	6 20 p.	
Torino . . . . Par.	2 45 p.	7 05 p.	—	8 40 a.	11 20 p.
Alessandria . . . . Arr.	4 18 p.	8 55 p.	—	10 15 a.	12 50 p.
Bologna . . . . —		2 12 a.	—	2 53 p.	5 19 a.
Ancona . . . . —	—	6 52 a.	—	11 10 p.	9 21 a.
Brindisi . . . . —	—	10 17 p.	—	11 » a.	7 50 p.
Firenze . . . . —	—	6 23 a.	—	6 25 p.	
Roma . . . . —	—	12 50 p.	—	11 50 p.	
Napoli . . . . Arr.	—	6 30 p.	—	7 10 a.	

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

RITORNO

STAZIONI	1a e 2a CLASSE	1a e 2a CLASSE	1a e 2a CLASSE	1a e 2a CLASSE	
Napoli. (ora dell'Europa centrale (2) . . Par.	7 50 a.	—	—	2 55 p.	
Roma . . . . —	2 30 p.	—	—	11 10 p.	
Firenze . . . . —	9 05 p.	—	—	6 10 a.	
Brindisi . . . . —	6 10 a.	—	—	5 35 p.	
Ancona . . . . —	8 32 p.	—	—	5 35 a	
Bologna . . . . —	1 35 a.	—	—	10 30 a.	
Alessandria . . . . . —	6 38 a.	8 38 a.	10 46 a.	5 12 p.	
Torino . . . . Arr.	8 30 a.	10 13 a.	12 30 p.	7 — p.	
Brindisi . . . . . . Par.	—	—		10 20 a.	
Napoli . . . . —	7 50 a.	2 55 p.		10 45 p.	
Roma . . . . —	3 » p.	8 50 p.	10 17 p.	8 10 a.	
Livorno . . . . —	9 40 p.	»	4 10 a.	1 55 p.	
Firenze . . . . —	8 25 p.	»	»	12 05 p.	
Pisa . . . . —	10 32 p.	2 55 a.	4 47 a.	2 35 p.	
San-Remo . . . —	6 50 p.	»	3 30 a.	1 48 p.	
Genova . . . . —	2 45 a.	6 35 a.	8 46 a.	7 07 p.	
Torino . . . . Arr.	7 45 a.	10 13 a.	12 30 p.	10 50 p.	
Milano . . . . Par.	1 50 a.	10 40 a.		8 18 p.	
Novara . . . . —	4 30 a.	11 40 a.		9 16 p.	
Torino . . . . Arr.	8 25 a.	1 40 p.		11 10 p.	
Torino . . . . Par.	8 50 a.	2 20 p.		11 25 p.	—
Modane (ora franc.) . —	12 19 p.	5 26 p.		2 21 a.	—
Chambéry . . . . . . —	3 42 p.	8 14 p.		5 02 a.	—
Aix-les-Bains . . . . —	4 14 p.	8 39 p.		5 27 a.	—
Genève . . . . —	2 46 p.	7 21 p.		4 15 a.	—
Dijon . . . . —	11 20 p.	1 45 a.		11 40 a.	1 12 p.
Paris-Lyon (*Buffet*) Arr.	4 43 a.	6 50 a.		5 33 p.	5 54 p.

STAZIONI	A) 1a, 2a classe	1a 2a cl.	*Déjeun.* 1a 2a cl.	*Pranso* (**) 1a, 2a, 3
Paris-Lyon (*Buffet*) Par.	7 25 antim.			6 50 p.
Paris-Nord (*Buffet*) Arr.	8 04 antim.			7 49 p.
Paris-Nord (*Buffet*) Par.	9 — antim.	10 30 a.	11 50 a.	9 — p.
Amiens (*Buffet*) . Arr.	10 40 antim.	12 06 p.	1 25 p.	10 47 p.
Amiens (*Buffet*) . Par.	10 45 antim.	12 26 p.	1 30 p.	10 52 p.
Boulogne-Gare (*Buffet*) Arr.	12 18 pomer.	2 01 p.	»	12 34 a.
Boulogne-Gare (*Buffet*) Par.	12 20 pomer.	2 04 p.	»	12 36 a.
Calais-M. (*Buffet*) (ora francese) . Arr.	1 » pomer.	Via Folkestone	3 41 p.	1 20 a.
(ora di Greenwich) . Par.	1 11 pomer.		3 45 p.	1 30 a.
Douvres . . . . —	3 05 pomer.		5 45 p.	4 — a.
Londres Victoria . Arr.	4 50 pomer.		7 30 p.	5 55 a.
Londres Ch.-Gross Arr.	4 55 pomer.	6 10 p.	7 35 p.	5 55 a.

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSERVAZIONI. — *Viaggiatori*. — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende viaggiatori di 3a classe da Parigi per Boulogne, Calais e l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori di 3a classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne. (A) Questo treno non prende i viaggiatori di 2a classe che per Calais e l'Inghilterra. (B) Il treno che parte da Parigi-Lione alle 8.55 pom. non prende a Parigi in 2a classe che i viaggiatori a destinazione oltre Culoz in direzione di Modane e dell'Italia. — *Nota importante*. I treni che partono da Parigi-Nord per Londra alle 9 a. e alle 9 p. e quelli che partono da Londra per Parigi-Nord alle 9 a. e alle 8.15 p., prendono viaggiatori per Boulogne e Boulogne Tintelleries. — *Vetture dirette da Calais verso P.-L.-M.* Una vettura di 1a classe lits-salon va direttamente da Calais a Milano col treno che parte da Calais alle 3 p. e da Parigi-Lione alle 8.55 p. — *Da P.-L.-M. verso Calais*. Una vettura di prima classe lits-salon va direttamente da Milano a Calais col treno partente da Milano alle 10.40 a. ed a Parigi-Nord alle 9 a.

Torino, 1896 — Tip. Lit. Camilla e Bertolero di Natale Bertolero, Via Ospedale, 18.

ANNO XXIX. Sabato, 4 Luglio 1896 NUM. 27.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

TRAMVIE A TRAZIONE MECCANICA E FERROVIE ECONOMICHE

(Disegno di legge già approvato dal Senato del Regno)

Relazione della Commissione della Camera dei Deputati presentata nella seduta del 6 giugno u. s.

Onorevoli Colleghi!

Nella tornata del giorno 11 dicembre 1879, la Camera votava un ordine del giorno col quale « invitava il Governo a presentare un disegno di legge che determinasse i criteri per le concessioni delle tramvie a vapore ».

Non è qui il caso di rifare la storia degli studi e delle proposte di legge, che da quell'epoca ad oggi si succedettero per corrispondere a quella richiesta, poichè le relazioni presentate alla Camera dall'on. Vigoni nel luglio 1890, e dall'on. Lugli nel maggio 1891 hanno svolto, con larghezza di considerazioni, i concetti fondamentali sui quali si basa il disegno di legge che oggi ci sta davanti.

Basterà qui ricordare l'approvazione data dalla Camera, nella tornata del 15 febbraio 1892, al disegno di legge presentato dall'on. Finali, ministro dei Lavori Pubblici, e mantenuto dal successore di questi, on. Branca; e come quel disegno di legge non abbia potuto riportare l'approvazione dell'altro ramo del Parlamento, prima che la Legislatura XVII si chiudesse. L'on. Saracco presentava al Senato, nel luglio 1895, un nuovo disegno di legge, nel quale erano stati accolti, nella maggior parte, gli elementi della discussione svoltasi alla Camera nel febbraio 1892; ed il Senato, accogliendo alcune proposte ed osservazioni mosse dall'Associazione tramviaria italiana e da varie Camere di Commercio del Regno, approvava, nello scorso dicembre, il disegno di legge Saracco, introducendovi poche modificazioni, cui fa cenno la stessa relazione ministeriale che precede il disegno di legge.

Ciò posto, la vostra Commissione non poteva prendere in esame il disegno di legge senza tener presente queste due circostanze: che gli articoli di cui si compone soddisfano già ad una gran parte delle osservazioni e dei desideri che, nel Parlamento e fuori di questo, ebbero campo di manifestarsi sull'argomento; e che la convenienza di non frapporre ulteriori indugi all'attuazione di provvedimenti che presso altre nazioni costituiscono già da tempo una speciale legislazione, consigliava un esame ed uno studio del disegno di legge da un punto di vista analitico dei vari articoli, in modo da evitare, per quanto fosse possibile, una sostanziale modificazione nei concetti cui è inspirato, ed in base ai quali venne già dall'altro ramo del Parlamento approvato.

Non per questo la Commissione trascurò le osservazioni ed i desideri che, dopo l'approvazione del Senato, furono espressi, allo scopo di meglio chiarire alcuni punti del disegno di legge che oggi, con alcune variazioni, raccomanda alla vostra approvazione. La maggior parte di queste variazioni mira a maggiormente assicurare l'interpretazione e l'applicazione degli articoli cui si riferiscono, e sono:

Quella all'art. 18, relativa ai casi da prevedere in cui le condizioni speciali della trazione richiedano l'applicazione di una tariffa superiore a quelle stabilite per le ferrovie dello Stato;

Quella all'art. 21, che non esclude altri elementi di sicurezza assoluta nello spostamento degli incroci dei treni;

Quella all'art. 35, che riconosce il muricciuolo come mezzo di separazione fra le due sedi stradali;

Quelle agli articoli 41, 46, 47, 48, che completano lo scopo cui la legge coi medesimi articoli mira.

Una modificazione sostanziale al disegno di legge è quella risultante dalla proposta soppressione dell'art. 14. La Commissione unanime si mostrò contraria ad accogliere il concetto della tassa da gravare sulle tramvie a trazione meccanica, nella forma indicata in quell'articolo, sebbene questa forma si presenti più chiara e pratica di quella del corrispondente art. 14 nella legge approvata dalla Camera nel 1892, perchè nella sua forma odierna l'art. 14 accenna all'esclusione delle tramvie urbane dal pagamento della tassa, ed ammette che questo possa effettuarsi sotto forma di abbonamento.

La Commissione riconobbe la necessità di sopprimere l'art. 14, basandosi sul fatto che l'esercizio della maggior parte delle tramvie a vapore esistenti, non corrisponde alcun interesse agli azionisti, e in qualche raro caso arriva a dare interessi che, nella media degli ultimi cinque anni, variano da 0.80 per cento al 2.70 per cento; il che

non lascia dubbio sulle cattive condizioni finanziarie in cui versa l'industria tramviaria in questo momento, le quali, certo, non potranno migliorare tanto rapidamente, se si tiene calcolo delle spese che le Società dovranno affrontare tosto che si renderà necessario il rinnovamento del materiale fisso.

Altro argomento per combattere il concetto della tassa venne riscontrato nella difficoltà di potere, all'atto pratico, stabilire i limiti del servizio urbano da esonerare dalla tassa.

Ora, se si considera che le Società tramviarie sono già gravate delle imposte ordinarie dello Stato, ed in molti casi da altri oneri e contributi dovuti ad enti locali, si comprenderà come le medesime non potrebbero sopportare un ulteriore aggravio, tanto più se si consideri che la tassa del 2 per cento sul reddito lordo, verrebbe in realtà a corrispondere sino all'otto per cento del reddito netto. Questo nuovo aggravio non potrebbe essere ripartito fra i viaggiatori, stante i limiti dell'importo da questi pagato pei biglietti, che nella maggior parte sono di breve percorso; cosicchè la tassa peserebbe direttamente sulle Società con pregiudizio per le linee già esistenti, e non spianerebbe la via a quell'ulteriore costruzione di linee, che costituisce uno degli scopi del disegno di legge.

La Commissione confida che, in considerazione di questo stato di cose, il quale, all'atto dell'approvazione della legge nel 1892, non presentava ancora la gravità attuale, il Governo vorrà accogliere la soppressione dell'art. 14, tenendo presente che la diminuzione d'introiti per lo Stato, nel mentre assicurerebbe l'esistenza per le linee già in esercizio, favorirebbe lo sviluppo di nuove linee, ed un conseguente vantaggio per l'erario.

Di un altro articolo viene proposta la soppressione: alle ferrovie economiche l'art. 38 verrebbe ad applicare le disposizioni dell'art. 9 dello stesso disegno di legge, secondo il quale l'approvazione degli orari delle tramvie a vapore è riservata all'Autorità prefettizia. Ora, se si comprende come questa Autorità possa avere un'azione efficace ed opportuna nella determinazione degli orari per un servizio di carattere [locale, come è quello delle tramvie a vapore, non altrettanto si può comprendere la necessità che gli orari delle ferrovie economiche abbiano ad essere approvati dalle Prefetture, mentre pei rapporti più diretti che intercedono, e maggiormente intercederanno nell'avvenire fra le ferrovie dello Stato e quelle economiche, è conveniente che l'orario di queste sia approvato dall'Ispettorato delle ferrovie, come attualmente si pratica.

Esposte così brevemente le ragioni che hanno indotto la vostra Commissione a proporvi le accennate varianti al presente disegno di legge, la Commissione si augura che questo abbia a riportare la vostra approvazione, e possa sollecitamente raggiungere quei risultati che da tempo si attendono, a vantaggio dello sviluppo e del funzionamento delle tramvie e delle ferrovie economiche.

BELTRAMI, *relatore*.

Il progetto di legge del Governo, che abbiamo pubblicato nel n. 35 del 1895, fu leggermente variato dalla Commissione nei seguenti articoli:

Art. 14. — *Soppresso.*

Art. 18. — *Identico nella prima parte.*

Aggiungasi alla fine, dopo « dello Stato »: salvo il caso in cui le pendenze da superare richiedano sistemi speciali di trazione.

Art. 21. — *Identico nella prima parte*, quindi:

Nelle ferrovie sulle quali non avvengono incrociamenti di treni, o questi siano invariabilmente stabiliti in date stazioni, oppure quando con sistemi speciali di sicurezza sia provveduto agli eventuali spostamenti negli incroci dei treni, agli apparati telegrafici, potrà essere sostituito il telefono.

Art. 35. — La zona predetta sarà separata da quella riservata alla ferrovia nei modi che verranno determinati nell'atto di concessione (siepe, stecconata, muricciolo, ecc.), tenendo conto delle condizioni speciali della località attraversata.

Art. — 38. *Soppresso.*

Art. 41. — Ai prodotti di quei treni viaggiatori che l'esercente organizzasse con l'annuenza del Governo per servizi suburbani delle grandi città, o per servizi locali od in occasione di mercati d'importanza, esclusivamente composti di vetture della classe inferiore, con velocità di corsa non eccedente 30 chilometri all'ora e con modalità speciali di servizio, in sostituzione della tassa erariale del 13 per cento sul prezzo di trasporto, sarà applicata quella per i trasporti a piccola velocità.

Art. 46. — *Identico nella prima parte*, quindi:

Essi sono, inoltre, obbligati alla manutenzione, a proprie spese, della zona occupata dal binario, e per le tramvie fino a m. 0.50 dalla rotaia interna verso l'asse della strada, compresi i manufatti e le opere d'arte, anche se di terzi proprietari, ed a contribuire proporzionalmente alla spesa per lo sgombro della neve da entrambe le sedi stradali, salvo le convenzioni speciali.

Art. 47. — In caso che altri concessionori di ferrovie o di tramvie non concorrenti intendano valersi di qualche tratto di linea già concessa o costruita, potrà il Governo rendere obbligatorio l'uso promiscuo di quel tratto, fissandone le relative norme e compensi.

Identico nella seconda parte.

Art. 48. — I concessionari di ferrovie economiche e di tramvie saranno obbligati al trasporto e scambio gratuito delle corrispondenze postali, ed a fare eseguire dai loro agenti, direttamente col personale dell'Amministrazione delle Poste, il ricevimento e la consegna di esse nelle singole stazioni.

FERROVIA DEL GOTTARDO

Ventiquattresimo Rapporto della Direzione e del Consiglio di Amministrazione sull'esercizio 1895, all'Assemblea generale degli Azionisti, 27 giugno 1896

(Traduzione del *Monitore*).

Signori,

Abbiamo l'onore di presentarvi il nostro *ventiquattresimo* Rapporto di gestione, che comprende l'esercizio 1895.

I. — BASI ED ESTENSIONE DELL'IMPRESA.

La legge federale del 28 giugno 1895 concernente il diritto di voto degli azionisti delle Compagnie ferroviarie e la partecipazione dello Stato all'amministrazione di esse, ci ha imposto il dovere di sottomettervi un progetto di revisione degli statuti sociali. Questo progetto come pure la nostra memoria relativa del 12 novembre 1894, essendo, in virtù delle prescrizioni, annesso al rapporto di gestione, noi possiamo limitarci qui a ricordarvi questi documenti. L'Assemblea generale straordinaria del 2 dicembre ha approvato il detto progetto e intercalato, sopra nostra proposta, all'articolo 9 un terzo alinea di cui ecco il tenore:

« L'azione nominativa è trasmissibile. Per l'iscrizione nel registro delle azioni, la prova dell'acquisto del titolo può essere fornita dalla firma ».

Il progetto qui unito è stato completato in conformità.

L'omologazione dei nuovi statuti dall'alto Consiglio federale Svizzero è intervenuta il 28 dicembre; il decreto relativo è concepito in questi termini:

Il Consiglio federale Svizzero dopo aver preso conoscenza:

1. Della revisione degli statuti decretata dall'Assemblea generale straordinaria degli azionisti della ferrovia del Gottardo del 2 dicembre 1895;

2. Di un rapporto colle proposte del suo dipartimento delle ferrovie;

Decreta:

1. Gli statuti riveduti della Compagnia delle ferrovie del Gottardo del 2 dicembre 1895 sono approvati, con riserva delle prescrizioni legali presenti e future, come pure dei diritti della Confederazione derivanti dalle clausole di riscatto iscritte nelle concessioni, sia negli atti di ratifica delle concessioni.

2. Il presente decreto sarà stampato ed annesso agli statuti riveduti, di cui un esemplare munito delle firme originali dovrà essere depositato agli Archivi federali.

Berna, 28 dicembre 1895.

Per il Consiglio federale Svizzero:
Il Presidente della Confederazione
ZEMP.
Il Cancelliere della Confederazione
RINGIER.

In seguito gli statuti sono stati inscritti, il 30 dicembre, nel registro del commercio di Lucerna e sono perciò entrati in vigore il 1° gennaio 1896.

A termini della legge precitata del 28 giugno, come pure del decreto federale del 18 ottobre 1895, poterono ottenere il diritto di voto gli azionisti che, fino alla data del 17 dicembre 1895 inclusivamente, avevano fatto inscrivere i loro titoli al proprio nome nel registro delle azioni; 195 azionisti, portatori di 27,528 azioni, hanno reclamato l'iscrizione.

La questione delle dilazioni per la costruzione delle linee d'accesso del nord è trattata in un altro capitolo del presente rapporto.

II. — QUESTIONI DIVERSE D'ORDINE GENERALE.

In quanto ai nostri rapporti con altre imprese di trasporti, noi ci limiteremo a ricordare che la nostra Amministrazione è stata incaricata per l'esercizio 1895 della *presidenza dell'Associazione delle ferrovie Svizzere*. Gli affari di natura *generale* trattati da questa Associazione non sono molto numerosi; fra quelli di qualche importanza possiamo nondimeno citare: l'istituzione di una Commissione speciale per l'esame delle questioni relative al traffico dei viaggiatori; la rinnovazione del regolamento per le diverse Commissioni dell'Associazione; i lavori preliminari relativi all'Esposizione nazionale svizzera di Ginevra, alla quale le Compagnie ferroviarie svizzere parteciparono collettivamente; infine i passi fatti dall'Associazione riguardo al progetto della legge federale sulla contabilità delle ferrovie. Come è noto, questo progetto di legge è in correlazione col diritto dello Stato di rispettare le reti e la memoria indirizzata dall'Associazione delle ferrovie svizzere all'Assemblea federale è stata presa in considerazione nel corso delle deliberazioni del Consiglio degli Stati sopra il detto progetto di legge; infatti, questa memoria ha grandemente contribuito non soltanto a dilucidare gli elementi della questione, ma pure a consolidare la posizione di diritto delle Compagnie.

Il termine di questo affare entra tuttavia nel quadro dell'esercizio 1896.

La Direzione si è fatta rappresentare al grande *Congresso internazionale ferroviario* la cui quinta sessione si è tenuta a Londra dal 26 giugno al 9 luglio, dal suo vicepresidente, il signor Dietler, che fa parte della Commissione permanente dopo il 1887.

In questo capitolo del nostro rapporto noi dobbiamo parlare infine del *movimento dei salari del personale delle ferrovie Svizzere*, movimento che, invero, non è finito che nel 1896, ma al quale abbiamo, durante l'esercizio scorso, votato tutta la nostra attenzione.

Prima di accingerci ad esaminare questo argomento, ricorderemo che da molto tempo di già, ad epoca anteriore a questo movimento, ci siamo occupati della questione del miglioramento dei trattamenti dei nostri funzionari ed impiegati.

Grazie ad una serie di fatti ed osservazioni, noi abbiamo acquistato la convinzione che la questione e le condizioni attuali dei salari reclamano un esame profondo.

Il 5 agosto già noi ci trovavamo in grado di prendere delle decisioni di massima a riguardo delle ultime categorie di impiegati e le nostre decisioni del 4 e 6 settembre fissavano per questo personale, con godimento dal 1° dello stesso mese, degli stipendi apportanti un aumento annuale di spese di circa 80,000 franchi. Questi aumenti erano accordati agli agenti seguenti:

Cantonieri, operai regolari, guardiani delle teste dei tunnels, lampisti, guardia-barriere dei due sessi, capi-treno, guardia-freni, conduttori, personale di servizio delle stazioni e di spedizione delle classi inferiori di salario ed infine qualche impiegato dell'Amministrazione generale.

La decisione del 5 agosto invitava inoltre i nostri capi-servizio di farci sapere se vi era modo di aumentare i salari dei giornalieri ed il 17 novembre noi abbiamo preso la decisione che a datare dal 1° gennaio 1896 questi agenti toccheranno dei salari rappresentanti un aumento di spese di almeno fr. 80,000 per anno.

L'aumento dei salari inferiori implica forzatamente l'aumento di quelli delle categorie medie e superiori. Noi vogliamo occuparci in primo luogo di quelli che hanno maggiormente bisogno di un miglioramento ed in seguito, nel principio del 1896, rimaneggiare gli altri trattamenti sulla base degli aumenti già consentiti.

Al principio di dicembre, i nostri capi-servizio ci sottoposero le loro proposte ed il 23 di detto mese fissammo gli aumenti di stipendi, i quali costituiscono un nuovo aumento annuale di spese di fr. 140,000 in cifra rotonda.

Anteriormente alla nostra decisione del 23 dicembre si produsse in Svizzera il movimento dei salari degli impiegati ferroviari. Le prime petizioni furono indirizzate in ottobre e novembre alle Amministrazioni del Centrale-Svizzero e dell'Unione-Svizzera. Durante qualche settimana si potè sperare che il movimento non si sarebbe esteso al nostro personale, ma in una numerosa assemblea tenuta il 1° dicembre, i nostri agenti istituirono un Comitato e lo incaricarono di raccogliere delle firme per una petizione a favore dell'aumento dei salari.

Il 21 dicembre ci pervenne una domanda tendente ad un miglioramento della posizione finanziaria di tutti gli impiegati. La petizione chiedeva:

I. Aumento del 25 0|0 degli stipendi fino a fr. 2400;
» 15 0|0 » da 2401 a » 3000;
» 10 0|0 » da 3001 a » 4000;

II. Istituzione di una scala di stipendi comportante l'aumento del massimo attuale nella proporzione rispettiva indicata al capo I;

III. Diritto al massimo in capo a 15 anni di servizio;

IV. Aumento regolare periodico fino al conseguimento del massimo;

V. Aumento dell'indennità per il servizio di notte;

VI. Istituzione di un « regolamento di servizio ».

L'effettivo dei nostri impiegati e funzionari a stipendio fisso è di circa 1300; ad eccezione dell'Amministrazione generale e dell'ufficio centrale dell'esercizio, tutti i rami del servizio hanno dato delle firme per questa petizione. Noi non abbiamo in nessun modo impedito od intralciato la colletta delle firme, ispirandoci rigorosamente al principio che ogni impiegato può sempre rivolgersi alla Direzione sia verbalmente sia per iscritto.

La petizione ci pervenne precisamente quando noi avevamo preso tutte le disposizioni preliminari in vista della riforma degli stipendi. Nondimeno non abbiamo creduto dover interrompere i nostri lavori, che condussero, come è detto più sopra, alle nostre decisioni del 23 dicembre, ma simultaneamente aprimmo sulla petizione un'inchiesta accurata che ci portò ai risultati seguenti:

Le rivendicazioni degli impiegati possono essere divise in tre gruppi: il primo comprende l'aumento immediato degli stipendi in proporzioni determinate (I); il secondo comprende l'istituzione di una scala di stipendi con aumenti regolari e periodici, il diritto del *maximum* dopo 15 anni ed una maggiore indennità per il servizio not-

turno (II, III, IV, V); il terzo infine riguarda l'istituzione di un regolamento di servizio.

La *prima rivendicazione principale* tendente all'aumento del 25, 15 e 10 0[0 di tutti gli stipendi secondo una classificazione determinata, non poteva essere accettata nè in queste proporzioni nè in questa forma. Un aumento di una uniformità così assoluta creerebbe delle irritanti disuguaglianze fra gli stipendi dei diversi impiegati ed occasionerebbe una spesa anche più considerevole Inoltre le nostre decisioni erano già prese in massima; quasi tutti gli impiegati godevano un aumento notevole.

(*Continua*).

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Relazione del Consiglio d'Amministrazione sull'Esercizio 1895 - Assemblea generale 25 maggio 1896

(Continuazione, vedi numero 25).

VI. — Esercizio.

§ 1. — Lunghezza delle linee e lunghezze medie esercitate.

Nessun mutamento avvenne l'anno scorso nella composizione della rete principale, per cui la sua lunghezza non subì che lievi modificazioni derivanti dallo spostamento della stazione di Faenza e da rettifiche accertate nelle ultime visite di ricognizione, rimanendo così fissala al 31 dicembre 1895 in chilom. 4,212.569.

La rete secondaria, di cui la lunghezza corretta per la deviazione apportata al tratto Borgo S. Lorenzo-Marradi e per altre piccole rettifiche era di chilom. 1,275.470, è stata aumentata durante il decorso anno dei tronchi Fabriano-Pergola (chilom. 31.508) aperto all'esercizio il 28 aprile, e Barletta-Spinazzola (chilom. 65.682) aperto all'esercizio il 1 agosto, risultando così di chilom. 1,372.660.

Le due reti riunite avevano quindi al 31 dicembre 1895 una lunghezza complessiva di chilom. 5,585.229; ma tenuto conto del tempo di apertura all'esercizio degli anzidetti tronchi la lunghezza media esercitata fu nel 1895 di chilometri 5,536,979.

§ 2. — Materiale rotabile in servizio.

Dal quadro allegato N. 7 si rilevano le variazioni che durante l'anno 1895 furono apportate al materiale rotabile, e quale era lo stato di questo al 31 dicembre u. s.

§ 3. — Percorrenze dei treni e del materiale.

Dal confronto fra il quadro allegato N. 8 e quello analogo dell'anno precedente si rileva che nel 1895, di fronte ad un aumento di chilom. 100.587 nel percorso dei treni viaggiatori, dovuto al maggior movimento per l'Esposizione artistica di Venezia, per le feste del 20 settembre a Roma e pei pellegrinaggi di Loreto, Assisi, Roma, Caravaggio, Padova, ecc., si ebbe una diminuzione di chilometri 163.936 nel percorso dei treni merci, causata in massima parte da mancanza di trasporti di uva e mosti per i danni arrecati ai vigneti del mezzogiorno dalla peronospora e dalle grandinate.

§ 4. — Interruzioni ed altri accidenti nel servizio.

Meno numerosi, e di minore importanza rispetto a quelli del 1894, furono gl'inconvenienti nel servizio verificatisi durante il 1895.

Sono da notare soltanto: l'investimento del treno merci 1012 del 4 luglio da parte del facoltativo 3064 al disco di Rifredi, con danni rilevanti al materiale; l'incendio alla stazione di Peschiera di alcune damigiane d'acido nitrico caricate su un carro in composizione al treno 1121 del 1° agosto, incendio che per le esalazioni nocive fu causa della morte del capo di detta stazione e di un manuale; lo sviamento sullo scambio d'ingresso della stazione di Popoli di un carro del treno militari 2796 del 6 settembre, con morte di un soldato e ferimento di altri due; l'investimento a Gallipoli, il 4 ottobre, del treno straordinario merci 2584 contro l'altro pure straordinario merci 2614, causa di morte di un capo treno e del ferimento di altri quattro agenti, come pure di gravi danni al materiale e alle merci; ed infine lo sviamento e conseguente ribaltamento del bagagliaio e di due vetture del treno 658 del 13 ottobre sullo scambio d'uscita della stazione di Rimini, con morte del capo treno e ferimento di un conduttore.

Nel quadro allegato N. 11 sono trascritte le solite notizie su tutti gli accidenti accaduti durante l'anno.

§ 5. — Tariffe.

Servizio interno. — Viaggiatori. — Anche in quest'anno, dove la frequenza di rapporti e la concorrenza lo esigevano, vennero istituite nuove corrispondenze con biglietti di andata-ritorno, come pure vennero ripetuti i soliti treni di piacere estivi.

Oltre di ciò furono concesse varie altre facilitazioni in occasioni di fiere, feste, ecc., dalle quali si ottennero risultati molto soddisfacenti, specialmente dall'insieme dei provvedimenti attuati nella circostanza del 25° anniversario della liberazione di Roma, i quali procurarono un provento alla nostra rete di circa L. 500 mila.

Numerosissimi furono anche i pellegrinaggi fra i quali meritano speciale menzione quelli effettuatisi per la ricorrenza della traslazione della Santa Casa di Loreto che ci procurarono un prodotto di circa 400 mila lire.

Merci. — Per soddisfare ai bisogni dimostrati dall'esperienza ed a giustificati reclami del commercio e dell'industria fu attivata una larga riforma della nomenclatura e classificazione delle merci a piccola velocità, in modo da renderla assai più chiara con opportune modificazioni e più completa coll'aggiunta di nuove voci.

Per le tariffe speciali, locali ed eccezionali, vennero meglio esplicati i criteri da seguirsi nella applicazione, ad alcune fu data una maggiore estensione e talune in via di esperimento vennero mantenute in vigore per un altro tempo al di là di quello in cui sarebbero venute a scadere.

Per agevolare l'esportazione dell'uva fresca a lunghe distanze fu riattivata nella occasione della vendemmia ed estesa anche ai trasporti di uva pigiata la tariffa speciale temporanea a piccola velocità accelerata, la quale ha sempre dato risultati soddisfacenti.

Servizi cumulativi. — Venne attivato un nuovo servizio cumulativo fra le stazioni delle tre grandi reti, traverso lo stretto di Messina, per la via di Villa S. Giovanni, al quale sono ammesse tutte le stazioni, a seconda delle rispettive loro facoltà, ma limitatamente al trasporto dei viaggiatori, dei bagagli, dei cani, degli oggetti di numerario e valori, pacchi ferroviari e delle merci a grande velocità.

In seguito all'apertura all'esercizio dell'intera linea Lecco-Colico venne stipulata una nuova Convenzione pel servizio cumulativo colla Società Lariana di Navigazione sul Lago di Como.

Altro nuovo servizio cumulativo fu attivato per viaggiatori e bagagli colla ferrovia della Valle Seriana.

Servizio internazionale. — Viaggiatori. — I biglietti di andata e ritorno istituiti nel 1894 per il percorso Venezia-Trieste, valevoli per effettuare il viaggio di andata per la via di mare o viceversa, in quest'anno produssero un sufficiente aumento di prodotto.

Merci. — Fu attivato un servizio di corrispondenza colla Società di Navigazione Generale Italiana, col Lloyd Austriaco e colla Società di Navigazione « La Puglia » per agevolare il traffico di determinate merci fra i porti della costa Dalmata, del Levante, del mar Rosso, delle Indie, della China e del Giappone e le stazioni Adriatiche.

Per giovare allo sviluppo dell'esportazione delle derrate alimentari dall'Italia alla Germania, al Belgio, all'Inghilterra, ecc., venne opportunamente riformata la relativa tariffa.

A proposito del traffico coll'Inghilterra è da notarsi che in quest'anno è stato attuato, con decorrenza dal 1° aprile, un Regolamento concordato fra le Amministrazioni interessate ed approvato dai rispettivi Governi per facilitare i traffici delle merci coll'Italia (via Gottardo o Brennero-Anversa) con condizioni e norme presso a poco analoghe a quelle della Convenzione di Berna, a cui non partecipa la Gran Brettagna.

In virtù di quel Regolamento si è ammesso che a differenza del passato il trasporto delle merci indipendentemente dalle tariffe applicabili abbia luogo direttamente fra le stazioni italiane delle tre grandi Reti e le stazioni di Harwich e Londra mediante una unica lettera di vettura, e si è ammesso pure che il trasporto delle merci da e per altre stazioni inglesi abbia parimenti luogo fra le accennate stazioni italiane e quelle di Harwich e Londra dove se ne effettua la rispedizione.

Trnsporti militari. — Dal 10 luglio 1895, su domanda del Governo, assumemmo nell'ambito della nostra sfera di azione l'eseguimento di tutti i trasporti dei materiali dell'Artiglieria e del Genio, dei servizi amministrativi e dei Corpi, che fino a quella data erano stati sempre affidati ad imprese private.

Concessioni speciali. — Come negli anni precedenti, anche in questo l'Amministrazione si valse della facoltà accordata dall'art. 3 delle tariffe, di concedere cioè speciali riduzioni sui prezzi normali di tariffa per attirare alle nostre linee trasporti che diversamente non si sarebbero potuti effettuare o che ci sarebbero sfuggiti per altre vie concorrenti.

§ 6. — Traffico.

I prodotti diretti ed indiretti dell'esercizio, depurati dall'imposta erariale, furono nel 1895 i seguenti:

L. 96,138,458.94 per le linee della rete principale;
» 7,366,391.33 per le linee della rete complementare collegate alla rete principale;
» 103,504,850.27

In confronto dei prodotti dell'esercizio precedente si ha nel 1895:

L. 577,140.99 di diminuzione per la rete principale,
» 740,444.94 di aumento per la rete complementare,

» 163,303 95 aumento per i prodotti ripartibili col Governo,
» 181,467.74 per diminuzione nel prodotto dei tronchi isolati in seguito al loro passaggio alla rete complementare.

» 18,163.79 complessiva diminuzione in confronto del 1894.

I proventi delle due reti si ripartiscono per categoria di trasporto nel modo seguente:

CATEGORIE dei trasporti	RETE PRINCIPALE (1) 1894	1895	Differenze nel 1895 in più	in meno
	lire	lire	lire	lire
Viaggiatori	37,375,234 56	37,951,876.22	576,641.66	»
Bagagli, giornali e cani. .	1,730,015.54	1,784,758.46	54,742.92	»
Merci, veicoli ecc. a G. V.	6,519,753.61	6,596,454.12	76,700.51	»
Merci e bestiame a P.V. accel.	45,082,966.78	5,691,252 72	»	91,714.06
Merci veicoli e bestiame P. V.	4,865,610.26	43,691,231.31	»	1,174,378.95
Prodotti indiretti dell'eserc.	442,019.18	422,886.11	»	19,133.07
Totale . . .	96,715,599.93	96,138,458.94	708,085.09	1,285,226.08
			— 577,140,99	
	RETE COMPLEMENTARE			
	lire	lire	lire	lire
Viagiatori	2,417,097.52	2,630.242.78	213,145.26	»
Bagagli, giornali e cani .	59,959.94	66,335.65	6.375.71	»
Merci, veicoli. ecc. a G. V.	475.778.34	499,146.30	23,367.96	»
Merci e bestiame a P.V. accel.	278,484.33	347,030.43	68,546.10	»
Merci, veicoli e bestiame P.V.	3,352,444.60	3,776,220.82	423,776.22	»
Prodotti indiretti dell'eserc.	42,181.66	47,415.35	5,233.69	»
Totale. . .	6,625,946.39	7,366,391.33	740,444,94	
			+ 740,444,94	

(1) Compresi i prodotti della linea Milano-Chiasso.

Tenuto conto della lunghezza media esercitata, il prodotto chilometrico risulta di L. 22,808.65 per la Rete principale e di L. 5,418,82 per la Rete complementare; per cui in confronto dell'anno precedente si ebbe un aumento di L. 7.62 nel prodotto medio chilometrico della Rete principale di L. 47.98 in quello della Rete complementare.

I risultati del traffico dell'anno 1895 sono contenuti nei quadri allegati N. 9, e dal loro confronto con quelli dell'anno precedente si rilevano le seguenti differenze (1):

Movimento e prodotto viaggiatori. — La quantità complessiva dei viaggiatori trasportati nel 1895 fu di N. 15,188.841 mentre nel 1894 se ne trasportarono . . » 14,993.135

Differenza in più N. 195.706

Esaminando le varie categorie di trasporti si nota una minore quantità di viaggiatori a prezzo intero nelle prime due classi e, per contro, un notevole aumento nei passeggeri di terza classe i quali diedero quest'anno un maggior provento di L. 367,327.99.

Quantunque nell'anno precedente le Esposizioni riunite di Milano, l'XI Congresso medico internazionale a Roma ed i pellegrinaggi a Roma e Padova avessero prodotto un eccezionale movimento di viaggiatori a tariffa ridotta, quest'anno l'Esposizione internazionale d'arte a Venezia e le feste pel 25° anniversario della liberazione di Roma contribuirono a dare in confronto del 1894 un aumento di prodotto di L. 914,653.18 di cui L. 636,159.50 sono dovute ai trasporti effettuati in occasione dell'anzidetta Esposizione artistica di Venezia.

I trasporti per conto dello Stato diedero invece quest'anno un minor prodotto di L. 370,726.01 essendo mancati i movimenti di truppe dal continente alla Sicilia i quali, nello scorso anno, diedero un eccezionale maggiore introito di L. 349,129.61.

In complesso il prodotto dei viaggiatori ammontò quest'anno a L. 39,843,959.05 e quindi presenta, in confronto del 1894, un aumento di L. 704,841,21.

Il movimento dei viaggiatori coi treni direttissimi si mantenne sempre importante, e fu pressochè eguale a quello dell'anno precedente. Solo si trovò opportuno di sospendere detti treni dal 15 luglio al 14 settembre, limitatamente al tratto Firenze-Roma, in considerazione che specialmente il treno 2, a motivo dell'ora calda in cui viaggia, viene in tale periodo di tempo poco utilizzato.

Bagagli, merci, veicoli e bestiame a grande velocità. — In conseguenza del suaccennato maggior movimento dei viaggiatori si nota quest'anno un aumento di prodotto di L. 54,359.15 nel trasporto dei bagagli.

Nei trasporti delle messaggerie e merci ebbesi nel 1895 un maggior prodotto di L. 107,625.26, mentre nel trasporto dei bozzoli ed in quello del numerario e veicoli notasi una lieve diminuzione in confronto dell'esercizio precedente.

Nei pacchi ferroviali notasi un lieve aumento di prodotto (L. 9,630.15) mentre però continua la diminuzione nel numero dei pacchi stessi il quale è inferiore di 6288 spedizioni al 1894 in cui ebbesi pure a notare una diminuzione di N. 28,484 pacchi in confronto del 1893.

In complesso si ebbe nel 1895 nei trasporti a grande velocità l'aumento di L. 91,259.56.

Merci e bestiame a piccola velocità accelerata. — Sono in aumento i trasporti di derrate alimentari per l'interno e per l'estero e così pure quelli di bestiame a capo, ma tali aumenti di quantità non riuscirono a compensare la notevole diminuzione di L. 511,470.95 dovuta ad un minor movimento di bestiame bovino, suino ed ovino a carro completo. Perciò, in complesso, i prodotti ottenutisi quest'anno nei trasporti a piccola velocità accelerata segnano la lieve diminuzione di L. 17,176.96 in confronto a quelli dell'anno precedente.

Merci, veicoli e bestiame a piccola velocità. — Questo anno le quantità trasportate a piccola velocità, con o senza

(1) Come nelle precedenti relazioni in questo confronto non si tenne conto del movimento e prodotto della linea Milano Chiasso.

vincolo di peso, sono in aumento di tonn. 204,725 in confronto del 1894. Mancarono però, in causa della concorrenza estera, importanti trasporti di grani, specialmente dalle Puglie.

Notasi poi una diminuzione sensibile nelle percorrenze dei trasporti (km. 21,654,040) dovuta in gran parte all'apertura di nuove linee che abbreviarono il percorso delle merci sulle linee sociali, per cui il prodotto fu inferiore di L. 1,197,715.07 a quello dell'anno precedente.

L'aumento di prodotto che riscontrasi nella sovratassa pei tratti acclivi e nei diritti fissi, dipende, come sopra è indicato, dalle maggiori quantità trasportate nel 1895, ed esso concorre, unitamente al maggiore trasporto delle merci per conto dello Stato, a compensare parte della suddetta perdita; per cui, in complesso, nel 1895 i trasporti a piccola velocità segnano una diminuzione di prodotto di lire 857,046.37 in confronto a quelli dell'anno precedente.

§ 7. — Proventi in rimborso di spesa.

I proventi in rimborso di spesa ammontano per il 1895 a L. 2,423,952.78, con una diminuzione di L. 170,176.20 sugli analoghi prodotti del 1894.

§ 8. — Prodotto netto del traffico.

I risultati dell'esercizio del 1895 sono i seguenti:

Proventi della rete principale e complementare, compresi i prodotti indiretti		L. 103,504,850.27
Spese di esercizio	L. 68,103,951.95	
A dedurre per i proventi in rimb. di spesa	» 2,423,952.78	
	L. 65,679,999.17	» 65,679,999.17
	Prodotto netto L.	37,824,851.10

Le spese corrispondono quindi per le due reti riunite al 63.46 0[6 del prodotto lordo, mentre nel 1894 il rapporto della spesa al prodotto era stato del 63.34 0[0.

L'allegato N. 3 indica gli utili netti dell'esercizio del 1895, tenuto conto della partecipazione dello Stato ai prodotti lordi e dei proventi non derivanti dal traffico.

VII. — Contenzioso.

Cause relative all'esercizio della Rete Adriatica. — Pendenti al 1° gennaio 1895:

Avanti alle Preture, Tribunali, Corti, ecc. . .	N. 249	
» ai Giudici Conciliatori	» 20	
Introdotte durante l'anno 1895:		
Avanti ai Pretori, Tribunali, Corti, ecc.	N. 147	
» ai Giudici Conciliatori	» 121	
	N. 268	» 268
	Totale	N. 537

Movimento durante l'anno 1895:

	Avanti alle Preture, Tribunali, Corti, ecc.	Avanti ai Giudici Conciliatori
Vinte	N. 54	N. 32
Perdute	» 2	» 9
Transatte e abband.	» 78	» 56
Pendenti al 31 dic.	» 262	» 44
	N. 396	N. 141
Definite nel 1895.		» 231
Pendenti al 31 dicembre 1895		N. 306

Neppure durante l'anno 1895 ebbero luogo giudizi arbitrali per questioni col R. Governo.

Cause anteriori all'esercizio della Rete Adriatica. — La convenzione del 27 novembre 1894, con la quale venne composta e sistemata col R. Governo la lite concernente il rimborso che ci era dovuto per le maggiori spese incontrate per la costruzione del ponte sul Po a Mezzana-Corti, e della quale si dette conto con la relazione dell'anno scorso, fu sanzionata dai Poteri dello Stato mediante la legge del 28 luglio 1895, N. 458; per cui il vostro bilancio verrà accresciuto della convenuta annualità di L. 162,838.26 in estinzione ed a saldo delle maggiori spese incontrate dalla Società per la costruzione del ponte anzidetto.

Delle altre tre cause che vi annunciammo tuttora pendenti al 31 dicembre 1894, una fu transatta durante l'anno 1895; per cui ne restano ancora pendenti due soltanto, di cui una, dove già intervenne una sentenza di Cassazione a noi favorevole, si crede che non sarà proseguita dall'avversario, e l'altra, concernente pretesi danni per deviazione di acque, si spera di poterla transigere.

VIII. — Costruzione ed esercizio della linea Isernia-Campobasso.

Nel 1888 quando fu stipulata col Governo la convenzione per la costruzione e l'esercizio delle linee complementari ora prossime ad essere compiute, si era già trattato di comprendere nella concessione anche la linea Isernia-Campobasso, a condizioni analoghe a quelle stabilite per le altre linee; ma non fu possibile un accordo specialmente per divergenze relative ai provvedimenti finanziari occorrenti. Il Governo provvide quindi direttamente alla costruzione del primo tronco, da Bosco Redole a Boiano, ma poscia riprese le trattative per affidarci la costruzione dei tronchi rimanenti, e si è ottenuto l'accordo che risulta dalla convenzione, allegato N. 13.

Fra i patti più importanti della convenzione è da notare che il corrispettivo per la costruzione, il quale per le linee concesse nel 1888 consiste in una sovvenzione annua, viene stabilito per i tronchi dell'Isernia-Campobasso sotto forma di rimborso diretto della spesa da effettuarsi durante il periodo dei lavori, ciò che permette di evitare l'emissione di nuovi titoli.

Altra differenza dai patti della convenzione del 1888 è che i tronchi della Isernia-Campobasso si devono costruire secondo un progetto concreto facente parte integrante del contratto; e questo ci evita ogni discussione col Governo per l'approvazione dei progetti esecutivi.

Inoltre il prezzo della costruzione comprende la provvista del materiale fisso, lasciando a carico dello Stato quella del materiale rotabile e d'esercizio, inversamente a quanto stabiliva la convenzione del 1888.

Il prezzo della costruzione risulta di nove milioni e mezzo e tenendo conto degli interessi dei capitali corrispondentemente al tempo della spesa effettiva si converte in sei annualità eguali di L. 1,600,000. Il prezzo fatto comprende anche la dotazione iniziale assegnata al tronco Bosco Redole-Boiano già costruito dal Governo e che la Società accetta in consegna per l'esercizio come se fosse stato costruito da essa, assumendo cioè l'obbligo di eseguirvi senza altro compenso i lavori di completamento ed ampliamento che eventualmente fossero necessari fino al termine della concessione,

Gli altri patti riguardanti la costruzione e l'esercizio sono conformi a quelli della convenzione del 1888, osservando che il nuovo contratto regola definitivamente le condizioni dell'esercizio dell'intera linea da Isernia a Campobasso, cioè anche nella parte comune colle linee Sulmona-Isernia e Campobasso-Benevento.

IX. — Modificazioni al contratto ed al capitolato per l'esercizio della Rete Adriatica.

Per ovviare a non lievi inconvenienti che si verificavano nell'esercizio della rete Adriatica in conseguenza delle condizioni stabilite per i cosidetti Fondi speciali si erano da molto tempo avviate trattative col Governo per semplificare il funzionamento di queste istituzioni, ma soltanto ora per la difficoltà della conseguente modificazione nei rapporti finanziari col Governo si è potuto ottenere l'accordo riportato nell'allegato N. 14 a questa relazione.

(*Continua*).

ASSOCIAZIONE TRAMVIARIA ITALIANA

Nei giorni 25, 26 e 27 giugno ebbe luogo in Bologna l'Assemblea dell'Associazione Tramviaria Italiana, composta di n. 41 Società esercenti 2453 chilometri di linee, da noi annunciata nel n. 23.

I rappresentanti delle Società furono numerosi e si fecero interessantissime discussioni. Fra le altre furono trattate le seguenti questioni:

Trazione elettrica applicata alle tramvie (relatore, ingegnere cav. E. Radice);

Conservazione delle traversine e mezzi per la sua pratica attuazione (relatori, ing. G. Rigoni e ing. cav. C. Thonet);

Trasporto dei piccoli colli mediante carte di trasporto (relatore, ing. cav. F. Locatello);

Diversi sistemi di biglietti per viaggiatori e di controllo (relatore, ing. G. Churchward);

Biglietti a serie, abbonamenti ordinari e scolastici, abbonamenti per comitive, per operai, ecc. (relatore ingegnere C. Civita).

Vennero prese in debita considerazione le informazioni date circa un progetto di Cassa di previdenza in favore del personale tramviario, già in attività nelle ferrovie Nord-Milano.

Furono rieletti i membri del Comitato direttivo uscenti di carica, e quale membro, in sostituzione di altro rinunciante, venne nominato l'ing. P. Amoretti, direttore dei tramways a vapore della provincia di Torino.

Quale sede del futuro Congresso (1897) venne scelta la città di Genova, ove si sta impiantando una vasta rete di linee a trazione elettrica, oltre quelle già in esercizio.

CRONACA PARLAMENTARE
delle FERROVIE e dei LAVORI PUBBLICI

Camera dei Deputati.

Progetto di legge per l'inchiesta ferroviaria. — Ecco il progetto di legge per l'inchiesta ferroviaria, concordato tra la Commissione d'inchiesta e il ministro Perazzi:

Art. 1. Ordinasi un'inchiesta per riconoscere se l'esercizio delle ferrovie, secondo le convenzioni approvate dalla legge 27 aprile 1885 e se le norme per l'assunzione in servizio e pel trattamento del personale, rispondano all'interesse dello Stato.

L'art. 2 è identico a quello del progetto della Commissione, cioè: « La Giunta comporrassi di sei senatori nominati dal Senato e di sei deputati nominati dalla Camera e di tre nominati con decreto reale. La Giunta si eleggerà un presidente ».

L'art. 3 venne così modificato: « La Giunta presenterà entro sei mesi, ai presidenti delle due Camere e al Governo, la sua relazione ».

Art. 4. Nella parte straordinaria del bilancio dei Lavori Pubblici 1896-97, si iscriverà la somma di quindicimila lire, col titolo: « Spesa per l'inchiesta sull'esercizio ferroviario ».

La previdenza pel personale ferroviario. — Sabato scorso si adunò in Roma, sotto la presidenza dell'on. Buttini, la Commissione pei provvedimenti a favore degli Istituti di previdenza pel personale ferroviario. La discussione fu accalorata.

L'on. Buttini, stante la natura speciale dell'argomento e le lunghe indagini ancora da farsi, propose di nominare immediatamente il relatore, ed insistere intanto presso il Governo per la sollecita trasmissione alla Commissione degli elementi chiestigli, facendogli un complementario questionario.

L'on. Daneo Edoardo ha presentato il seguente ordine del giorno, che riassume le idee manifestate dai diversi Commissari:

« La Commissione, riconoscendo la necessità di celeremente coordinare gli Istituti di previdenza pel personale ferroviario, sicchè essi rispondano pienamente allo scopo senza timori per l'avvenire, delibera di passare immediatamente alla nomina del relatore, incaricandolo di raccogliere intanto tutti i dati necessari per illustrare l'argomento e mettendosi in grado di riferire in proposito alla ripresa dei lavori parlamentari ».

La Commissione ha approvato l'ordine del giorno Daneo, nominando quindi l'on. Sanguinetti a relatore.

INFORMAZIONI PARTICOLARI
DEL *MONITORE*

Ferrovia Cuneo-Ventimiglia.

(*Stato dei lavori della grande galleria di Tenda*).

Diamo nel seguente prospetto la situazione, riferita al 1° giugno 1896, dello scavo e delle murature della grande galleria di Tenda della lunghezza di m. 8,100, in costruzione lungo il tronco da Limone a Vievola, nella ferrovia da Cuneo a Ventimiglia.

Scavo:	Dal 1° al 31 maggio 1896	Dal principio dei lavori al 31 maggio 1896	A farsi
Avanzata inferiore . .	151.80	4589.00	3511.00
Avanzata superiore . .	53.24	4413.00	3687.00
Calotta	»	4344.20	3755.80
Strozzo	»	4342.20	3757.80
Piedritti	80.00	4323.20	3776.80
Grande sezione completa	80.00	4323.20	3776.80
Acquedotto longitudinale	25.00	4375.20	3724.80
Murature:			
Calotta	»	4344.20	3755.80
Piedritti	79.00	4313.20	3786.80
Acquedotto longitudinale	»	4187.20	3912.80
Marciapiedi	22.20	1660.40	6439.60

><

Ferrovie della Sicilia.

(*Per il servizio ferroviario e marittimo colla Sardegna*).

Sappiamo che l'Amministrazione delle Strade Ferrate della Sicilia, allo scopo di cooperare al miglioramento del servizio ferroviario marittimo colla Sardegna, ha fatto sue le proposte accettate dai proprii rappresentanti in ordine alla ammissione di tutte le stazioni di quella rete al servizio colla Sardegna, ed alla aggiunzione nel relativo prontuario-tariffe di quelle voci che hanno una certa importanza. Ha inoltre approvato la istituzione di biglietti con prezzi diretti da Messina e da Catania per l'Isola predetta.

><

Onorificenze nel personale delle Ferrovie del Mediterraneo.

Con recenti Decreti sono state conferite le seguenti onorificenze a funzionari dell'Amministrazione della Rete Mediterranea ai quali mandiamo le nostre congratulazioni:

Nell'Ordine dei *SS. Maurizio e Lazzaro.* — *Uffiziale:* Lampugnani comm. Luigi, Capo Servizio del Movimento e Traffico, 1° Compartimento; *Cavalieri:* Braschi avvocato cav. Ercole, Consulente Legale; Peregalli avv. cav. Alessandro, ff. Capo Divisione Aggiunto del Segretariato della Direzione Generale.

Nell' Ordine della *Corona d' Italia.* — *Cavalieri:* Naj-Oleari Pietro, Sotto-Capo Controllo della Ragioneria Centrale; Valle ing. Carlo, ff. ing. Capo Sezione Principale del Servizio Trazione, 1° Compartimento; Volpi dott. Giacomo, Ispettore della Divisione del Personale.

><

La Società agricola italiana e le ferrovie.

Siamo informati che il Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio ha raccomandato al R. Ispettorato generale delle Strade Ferrate una istanza della Società agricola italiana intesa ad ottenere che le Amministrazioni ferroviarie accordino l'applicazione della concessione I, allegato E, a favore dei trasporti dei componenti di detta Società, che devono recarsi a Roma per discutere intorno all'attuazione dei provvedimenti più opportuni per promuovere l'agricoltura nazionale.

La concessione invocata favorirebbe le riunioni numerose di uomini pratici in materia di agricoltura, provenienti da ogni parte d'Italia, e contribuirebbe a dare maggiore importanza alle loro proposte e deliberazioni.

La Società predetta conta già 1354 soci, e fra breve se ne aggiungeranno altri 600, in seguito alla fusione colla Società dei viticultori.

><

Ferrovie economiche Biellesi.

La Direzione dell'esercizio per le ferrovie economiche Biellesi ha disposto perchè a datare dal 1° luglio corrente, in via di esperimento venga estesa la riduzione al 20 per cento á tutti i biglietti di andata e ritorno che si distribuiscono su quella rete, valevoli per tutti i giorni della settimana.

La Direzione dell'esercizio per le Ferrovie economiche biellesi ha presentato domanda al R. Ispettorato generale delle Strade Ferrate, diretta ad ottenere di poter attivare in via di esperimento abbonamenti speciali, colla riduzione del 65 0|0 sui prezzi della tariffa ordinaria di 2ª classe, per gli studenti di quelle vallate che al mattino si recano alla scuola e ne fanno ritorno alla sera.

><

Ferrovie dell'Adriatico

(*Gare aggiudicate*).

Il giorno 23 del mese di giugno p. p., in Ancona presso la Direzione dei lavori per le ferrovie meridionali, ebbero luogo le gare a licitazione privata per l'aggiudicazione dei seguenti lavori:

a) Lavori relativi al ricambio di N. 11 lungarine in ferro alla travata metallica sul Bacchiglione, nella linea Bologna-Padova. Alla gara vennero invitate 11 Ditte, e le concorrenti furono 7. È rimasta aggiudicataria provvisoria la Ditta Società Veneta ex-Rocchetta di Padova, col ribasso del 15 per cento sui prezzi di tariffa;

b) Lavori riguardanti la demolizione del ponte provvisorio in legname sul fiume Reno, lungo la ferrovia da Bologna a Piacenza. Alla gara vennero invitate 8 Ditte, le quali tutte concorsero, rimanendo provvisoriamente aggiudicataria la Ditta Cionfrini Pompeo col ribasso del 20 per cento sui prezzi di tariffa.

(*Progetti, preventivi, ecc., presentati all'approvazione governativa*).

La Direzione generale per le Strade Ferrate Meridionali ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici:

1. Il contratto stipulato colla Ditta Baratto Mansueto per la costruzione di una scogliera a difesa della ferrovia contro il Piave, tra i km. 34.592 e 34.755 della linea *Treviso-Feltre Belluno;*

2. Il contratto stipulato colla Ditta Rosa Matteo per la esecuzione di alcuni lavori di consolidamento e completamento della ferrovia *Roma-Solmona,* fra i chilometri 61.460 e 61.810;

3. Il contratto stipulato colla Ditta Fraschini-Porta e Comp. per l'impianto e l'esercizio della illuminazione elettrica nella *stazione di Brescia;*

4. La proposta relativa al prolungamento dei parapetti in muratura di alcune opere d'arte del tronco Terontola-Firenze, linea *Orte-Chiusi-Terontola-Firenze* (lavori supplettivi);

5. Il progetto di lavori complementari al primo gruppo delle opere d'impianto della nuova *stazione al Campo di Marte in Firenze.* L'importo dei lavori compresi nella proposta ammonta a L. 113,773.55, compreso il valore del materiale metallico di armamento, valutato in L. 28,947.34;

6. La proposta per sostituire al ponticello a travata metallica della luce di m. 1.50 al chilometro 34.553.70 della linea *Pescara-Aquila* un acquedotto in tubi di ghisa del diametro di m. 0.80. La spesa all'uopo occorrente ascende a L. 1250;

7. La proposta per sistemare il ponticello in ferro di luce m. 1.50 al km. 733.733 da Bologna, della linea *Bologna-Otranto*, sostituendo alla attuale travata la travata da togliersi d'opera al ponticello al km. 34.553.70 della linea *Pescara-Aquila;*

8. La proposta per la demolizione del secondo binario tronco impiantato per il servizio delle merci nella stazione di Lavino, nella linea *Bologna-Pistoia*, e per il reimpiego di parte del materiale ricavabile dalla detta demolizione nel prolungamento del binario tronco verso Pistoia della stazione di Casalecchio, lungo la linea medesima.

><

Ferrovie del Mediterraneo.

(*Gare aggiudicate*).

Il giorno 22 giugno p. p., in Milano, presso la Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo, ebbero luogo le seguenti gare per l'appalto a licitazione privata della fornitura:

1. Di N. 800 molle di sospensione a balestra per carri del tipo a^{bis}, del peso totale approssimativo di quintali 592. Alla gara vennero invitate due Ditte, che entrambe concorsero, rimanendo provvisoriamente aggiudicataria la Ditta Filippo Tassara e figli di Voltri, al prezzo di L. 54 al quintale, con consegna della merce alla stazione di Voltri, franca su vagone;

2. Di N. 400 assi montati da 16 tonnellate, classe 30 del peso totale approssimativo di chilogr. 452,000. Alla gara vennero invitate N. 14 Ditte e le concorrenti furono 13. Rimase aggiudicataria provvisoria la Ditta Società John Cocherill Seraing, al prezzo di L. 27.60 al quintale, con consegna a Pino transito;

3. Di N. 1000 molle a spira, tipo *b*, di trazione e repulsione per carri, del peso totale approssimativo di chilogr. 17,500. Alla gara vennero invitate due Ditte ed entrambe concorsero, rimanendo provvisoriamente aggiudicataria la Ditta Filippo Tassara e figli di Voltri, al prezzo di L. 54 al quintale;

4. Di N. 200 carri scoperti a due assi per trasporto di merci e della portata di 16 tonnellate, serie L^f e L. Di detti carri N. 75 devono essere muniti di freno ordinario a vite e di loggetta e N. 125 senza freno. La fornitura venne divisa in 5 lotti cioè:

I	lotto di	40	carri muniti di freno	e	di loggetta.
II	»	35	»	»	»
III	»	45	»	senza freno.	
IV	»	40	»	»	
V	»	10	»	»	

Alla gara vennero invitate 6 Ditte nazionali, le quali tutte concorsero, rimanendo provvisoriamente aggiudicatarie:

a) Del primo lotto la Ditta Ing. Ernesto Breda e Comp. di Milano, al prezzo di L. 3940 per ciascun carro, con consegna alla stazione di Milano, Porta Garibaldi;

b) Del secondo lotto la Ditta Fratelli Diatto di Torino, al prezzo di L. 3900 per ciascun carro, con consegna alla stazione di Torino;

c) Del terzo lotto la Ditta Società di costruzioni

meccaniche di Saronno, al prezzo di L. 3337 per carro, con consegna alla stazione di Seregno;

d) Del quarto lotto la Ditta Società Nazionale delle Officine di Savigliano al prezzo di L. 3295 per carro, con consegna alla stazione di Savigliano;

e) Del quinto lotto la predetta Ditta Società Nazionale delle Officine di Savigliano, al prezzo di L. 3285 per carro, con consegna alla stazione di Savigliano.

(*Progetti, preventivi, ecc. presentati all'approvazione governativa*).

La Direzione generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha sottoposto alla approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici:

1. La proposta di lavori di completamento della linea *Succursale dei Giovi*, stati previsti nel verbale di consegna definitiva della linea. La spesa preventivata per la esecuzione delle opere, alle quali si propone di provvedere mediante trattativa privata, ascende a L. 35,700;

2. Il contratto stipulato colla Ditta Scorzone Lorenzo di Napoli per la costruzione del muro di chiusura della stazione di Venafro, lungo la ferrovia da *Caianello* a *Isernia;*

3. Il contratto stipulato colla Ditta Gemignani Modesto di Nozzano, per la fornitura ed il carico di ghiaia a ricarico della massicciata fra Carasomma e Viareggio, lungo la ferrovia da *Lucca* a *Viareggio;*

4. La proposta per la esecuzione di lavori di ampliamento della stazione di Montanaro, lungo la ferrovia da *Chivasso* ad *Ivrea*. Per la esecuzione delle opere alle quali si provvederà in economia, è preventivata la spesa di L. 8150;

5. Il progetto dei lavori occorrenti per collegare la chiusura dei cancelli dei passaggi a livello di Sori e Molinetti, lungo la ferrovia da *Genova* a *Pisa*, coi posti di blocco rispettivamente adiacenti di Pieve di Sori e di Recco. Spesa occorrente L. 4200;

6. Il preventivo della spesa di L. 1850, occorrente per provvedere alla sistemazione dei segnali di protezione in alcune stazioni della linea da *Alessandria* a *San Giuseppe;*

7. La proposta di varianti ed aggiunte al progetto di costruzione di un piano caricatore coperto per trasbordo, nello scalo di *Porta Garibaldi a Milano*. La spesa occorrente è prevista in L. 2122;

8. Il preventivo della spesa di L. 1500, occorrente per provvedere all'impianto di due suonerie elettriche di controllo al disco verso Battipaglia della stazione di Bagnara, lungo la ferrovia da *Battipaglia* a *Reggio;*

9. La proposta per l'impianto di fermaneve sui tetti dei fabbricati della stazione di Nucetto, lungo la ferrovia da *Ceva* ad *Ormea*, con annesso preventivo di spesa di L. 550;

10. La proposta dei lavori occorrenti per provvedere alla demolizione ed alla ricostruzione dell'anello di rivestimento in galleria di Valenza, compreso fra le progressive chilometriche 7.693.20 e 7.704.20 della linea *Alessandria-Arona*. La spesa preventivata per la esecuzione delle opere ammonta a L. 17,000;

11. Il preventivo della spesa di L. 300, pei lavori di approfondimento del pozzo del rifornitore in stazione di Monza, lungo la ferrovia da *Milano* a *Chiasso;*

12. Il progetto di lavori di consolidamento del ponticello al km. 183.152 della linea *Eboli-Metaponto*, fra le stazioni di Brindisi Montagna e di Trivigno, con annesso preventivo di spesa di L. 1150;

13. Il preventivo della spesa di L. 340, occorrente pei provvedimenti da prendersi contro lo stillicidio della travata in ferro al km. 40.203.15 della ferrovia da *Sampierdarena al confine francese.*

><

Ferrovia fra Monaco e Milano per l'Engadina.

Il giornale di Monaco *Neuesten Nachrichten* ha pubblicato recentemente un articolo col quale dimostra che sarebbe utile, nell'interesse del traffico fra Monaco e Milano, di costruire una linea diretta attraverso l'Engadina per congiungere le due città con una strada più corta di quella esistente per il Gottardo. Ne diamo un sunto per debito di cronisti.

La nuova ferrovia dovrebbe avere per punto di partenza il tronco in esercizio di Monaco-Weilhelm-Garmisch-Partenkirchen, continuare per Loisachthale, per il Griesenpass, giungere per Lermoos nella valle di Gurgl (Gurglthal) e di là riunirsi in Imst alla ferrovia dell'Arlberg. A Landeck essa si distaccherebbe da questa ferrovia, seguirebbe la valle dell'Alto Jun (Engadina) per entrare in Valbregaglia attraversando il passo della Maloia, e ricongiungersi infine a Chiavenna, al tronco ferroviario Chiavenna Lecco-Milano.

La nuova strada avrebbe la lunghezza di circa 440 km. e potrebbe essere percorsa in 9 ore, mentre l'odierna linea per Verona è lunga km. 602, e richiede per percorrerla 16 ore.

Colla nuova ferrovia, Monaco verrebbe a trovarsi sulla linea internazionale Berlino-Milano-Genova e profitterebbe del vantaggio di una gran parte del traffico fra la Germania orientale e Genova, in concorrenza colla ferrovia del Gottardo.

Inoltre colla costruzione della linea per l'Engadina la congiunzione di Milano con Vienna per Monaco-Simbach (850 chilom.) sarebbe più corta di quella per Pontebba, che è lunga 990 chilometri.

A parere dell'autore dell'articolo, Milano trarrebbe il maggior interesse dalla costruzione della nuova linea. In seguito alla preferenza data al progetto di costruzione della ferrovia del Sempione, che è una linea esclusivamente occidentale, si dovrebbe scegliere, per il traffico orientale, la via dell'Engadina invece di quella dello Spluga, in quanto che la via della Maloia offre minori difficoltà di quest'ultima; essendo la Maloia alta m. 1817, mentre lo Spluga misura m. 2117.

Oltre l'Italia, anche la Svizzera è non meno interessata ad una linea che aprirebbe una via più facile all'Engadina, che è una delle più importanti contrade visitate dai viaggiatori che si recano in Svizzera.

Soltanto l'Austria non avrebbe forse grande interesse alla costruzione di questa linea, in quanto che è stato colà ventilato il progetto di una via affatto opposta, cioè quella di Imst-Massereitch-Reutte-Füssen, destinata a giovare al traffico del Tirolo, mercè la congiunzione della ferrovia Augsburg-Ulm ed altre parti occidentali con Innsbrück.

L'autore dell'articolo fa voti che, tanto in Italia, quanto in Baviera, i rispettivi Governi si rendano conto della grande utilità della nuova ferrovia. Se oggi Milano, come centro del traffico italiano coll'estero, e specialmente colla Germania, costituisce un importante emporio per il commercio tedesco, che vi ha impiantato rappresentanze delle sue più considerevoli Ditte, Monaco potrebbe, colla nuova via, diventare alla sua volta il centro del commercio tedesco coll'Italia.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato ha dato il suo parere su di un atto di transazione concordato colla Impresa Alfano, a definizione delle vertenze sollevate da essa Impresa per la esecuzione dei lavori di consolidamento della costa franosa fra i chilometri 172.110 e 172.220 della strada ferrata da Eboli a Metaponto.

><

Tariffe ferroviarie italiane.

Con recenti decreti dei Ministri dei Lavori Pubblici e e di Agricoltura e Commercio si sono presi i seguenti provvedimenti circa le tariffe:

1. Si approva, con validità dal 1° giugno 1896, il 13° supplemento alle tariffe per il trasporto delle merci a grande ed a piccola velocità in servizio diretto italo-germanico, via Gottardo, Brennero o Pontebba, edizione 1° agosto 1888;

2. Si dispone che i carri della serie N. N. N. O. a carretto mobile della Rete Mediterranea, potranno essere utilizzati pei trasporti, in servizio interno della Rete stessa, delle spedizioni in piccole partite delle merci di lunghezza eccezionale, dirette e transitanti per tratti di linea non serviti da convogli merci o da convogli misti atti al trasporto di merci in carri congiunti; giusta la proposta all'uopo presentata dalla Direzione generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo;

3. Si stabilisce che la serie A della tariffa locale N. 201, P. V., venga estesa alle stazioni della linea Sant'Eufemia-Catanzaro Marina, giusta la proposta presentata di accordo dalle Amministrazioni ferroviarie del Mediterraneo e dell'Adriatico;

4. Si consente che la tariffa eccezionale N. 1003 pei trasporti a piccola velocità di vino comune guasto e di uva pigiata proveniente da viti peronosporate destinati alla distillazione, la quale è venuta a scadere col 31 maggio p. p., venga prorogata per un altro anno, e cioè fino a tutto maggio 1896, con gli stessi prezzi ed alle medesime condizioni;

5. Sono approvate le tariffe e condizioni dei trasporti viaggiatori, bagagli e merci, proposte per la ferrovia Castelnuovo Scrivia-Tortona; giusta il progetto all'uopo presentato dalla Società concessionaria della ferrovia medesima.

—

La Mediterranea ha comunicato, con parere favorevole, al Ministero dei Lavori Pubblici una domanda della Società per la fabbricazione di calce e di cementi di Casale per ottenere la rinnovazione per un altro anno, ed alle stesse condizioni, delle note agevolazioni accordatele per i suoi trasporti di cemento da Casale Monferrato a Roma, scadute col 30 aprile del corrente anno.

—

Con due recenti Decreti dei Ministri dei Lavori Pubblici e di Agricoltura, Industria e Commercio, venne disposto quanto segue:

1. L'allegato N. 14 alle vigenti tariffe e condizioni per i trasporti, ed il regolamento per la circolazione sulle Ferrovie italiane dei carri di costruzione speciale, sono modificati in conformità alla proposta all'uopo presentata di accordo dalle Amministrazioni ferroviarie del Mediterraneo e dell'Adriatico;

2. Al vigente allegato N. 12 delle tariffe e condizioni dei trasporti, ne viene sostituito uno nuovo, in conformità alla proposta all'uopo presentata dall'Adriatica di accordo colla Mediterranea e colla Sicula.

—

La Mediterranea ha sottoposto alla approvazione governativa, il seguente progetto di aggiunta alle vigenti tariffe:

Nell'elenco delle merci fruenti di tariffe speciali a grande velocità ed a piccola velocità accelerata, a pagina 217, della nomenclatura e classificazione delle merci (edizione 16 maggio 1895) alla voce: « *Farine di cereali*, ed ogni altro prodotto derivante dalla macinazione dei medesimi, nella quarta colonna è aggiunta la indicazione 50-55 ed a piedi di pagina la nota (1) soltanto pel *semolino* (prodotto naturale della macinazione del frumento) ».

La voce « semolino (prodotto naturale della macinazione del frumento) » sarà da introdursi nell'elenco delle tariffe speciali N. 55 e N. 55 a piccola velocità accelerata.

—

Il Ministero del Tesoro di accordo con quello delle Finanze, ha dato, per la parte che lo riguarda, la sua approvazione:

1. Alla rinnovazione per un altro anno, ed alle stesse condizioni della concessione di cui gode la Ditta Maraini e Comp. pel trasporto di zucchero greggio da Savigliano a Sampierdarena ed a Roma;

2. Alla rinnovazione per un altro anno della concessione di cui gode la Ditta Benini Giacomo pel trasporto di grano da Genova a Bergamo;

3. Alla rinnovazione per un altro anno ed alle stesse condizioni della concessione fatta alla ferrovia Suzzara-Ferrara pel trasporto di carbon fossile da Venezia a Ferrara ed a Sermide;

4. Alla rinnovazione per un altro anno a partire dal 1° agosto p. v. della concessione speciale fatta in passato alla Ditta Russo e Laccetti pel trasporto di frumento da località del litorale adriatico, a sud di Ancona, in destinazione di Napoli e dintorni;

5. Al mantenimento in vigore, sempre in via di esperimento, per un nuovo biennio, e cioè fino al 31 maggio 1898, delle due tariffe locali N. 681 G. V. e N. 416 P. V.;

6. Alla rinnovazione per un altro anno, ed alle stesse condizioni della concessione scaduta il 14 aprile u. s., a favore della Ditta Lepetit, Dolfus e Gausser, pel trasporto di legni da tinta da Genova a Susa.

><

Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ed il Comitato Superiore delle Strade Ferrate hanno dato parere favorevole sui seguenti affari ferroviari:

Progetto per l'impianto del servizio merci nella stazione di Saliceto sulla ferrovia Savona-Bra;

Convenzione col Municipio di Milano per alcuni lavori da eseguire nel muro di cinta della stazione di Porta Sempione;

Atti di definitiva consegna alla Società esercente la rete Mediterranea del tronco Roccaravindola-Isernia della ferrovia Cajanello-Isernia;

Progetto per l'esecuzione di diversi lavori di ampliamento e di sistemazione delle Officine dei Granili;

Progetto pel consolidamento del ponticello Morino al chilom. 192.732.60 della linea Taranto-Reggio.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia del Sempione. — La Commissione della Camera per il progetto circa il Sempione si radunò il 30 giugno u. s. L'on. Curioni lesse la sua relazione, che fu approvata all'unanimità.

La relazione è un accurato e coscienzioso studio intorno a tutti gli interessi collegati col traforo del Sempione; rileva la condizione eccezionale di sfavore che ne consegue pel Piemonte; ma soggiunge che fortunatamente si può correggre, mercè la costruzione del suo accesso naturale, cioè della linea Santhià-Borgomanero, di cui si occupa l'articolo quarto del progetto; poichè così, mentre tutto il resto d'Italia si feliciterà pel nuovo valico alpino, non patirà rammarico di nuovo danno conseguitone una nobile e benemerita contrada, che per fatalità ebbe a risentire un danno veramente enorme dall'apertura del Gottardo.

Il quarto articolo del progetto autorizza a procedere la costruzione e l'esercizio della linea fra Santhià e Borgomanero, assegnando alla costruzione di questa linea un sussidio chilometrico di 5000 lire per 75 anni.

I primi tre articoli del progetto vennero approvati dal testo ministeriale.

Ricordiamo che nel n. 24 abbiamo pubblicato le conclusioni della Relazione ministeriale.

Ferrovie del Mediterraneo. — Dal 1° corrente luglio al 15 settembre p. v., sono sospesi i treni direttissimi 9 e 10 fra Pisa e Roma, e quindi anche i corrispondenti convogli N. 39 e 40 fra Colle Salvetti e Livorno.

Anche dal 1° luglio al 15 settembre i treni 1 e 10 fermeranno a Rapallo, il treno 6 a Felizzano, il treno 9 a Santa Margherita Ligure ed il treno 1 a Recco per il servizio dei viaggiatori durante l'estate.

Quanto prima fra Milano e Calais (via Torino-Modane), verrà attivato un servizio diretto dei passeggieri con vetture senza trasbordo.

Il 12 corrente verranno attivati, fra Chivasso ed Aosta, due treni diretti festivi.

Da Torino il treno partirà alle ore 6.20 e giungerà ad Aosta alle ore 9.55.

Alla sera il treno partirà da Aosta alle ore 20, giungendo a Torino alle ore 23.10.

Sono due treni che torneranno assai graditi ai gitanti domenicali per la Valle d'Aosta.

Ferrovie dell'Adriatico. — *Prodotti dal 1° gennaio al 20 giugno 1896.* — Nella decade dall'11 al 20 giugno ora scorso i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate Meridionali, Rete Adriatica (Rete principale e Rete complementare) ascesero a L. 2,586,769.59 con una diminuzione di L. 188,737.97 su quelli ottenuti nella corrispondente decade del 1895.

L'insieme dei prodotti dal 1° gennaio al 20 giugno 1896 si ragguaglia a L. 44,242,728.96 e presenta un aumento di L. 371,093.90 in confronto dello stesso periodo del precedente esercizio.

Ferrovia Napoli-Bellavista-Vesuvio. — Il Comitato superiore delle Strade Ferrate ha espresso il parere che possa farsi intanto la concessione al signor ingegnere Alfredo Minieri dell'esercizio del 2° e 3° tronco della ferrovia a scartamento normale da Napoli (Piazza del Municipio per Bellavista alla stazione inferiore del Vesuvio.

Questi due tronchi, del complessivo sviluppo di chilometri 17,440, hanno il seguente percorso: il 2°, Stabilimento Guppy-S. Giovanni a Teduccio-S. Giorgio a Cremano-Bellavista-Cava Vertarelli; il 3°, Bellavista-Pugliano-Osservatorio-Stazione inferiore della funicolare del Vesuvio.

Il Consiglio superiore dei Lavori Pubblici aveva già espresso analogo parere.

Ferrovia elettrica Chiento-Nerina e diramazione Piedipaterno-Spoleto. — Sotto la presidenza del senatore Mariotti si sono riuniti a Visso i rappresentanti di tutti i Comuni interessati alla costruzione di una nuova linea ferroviaria Chiento-Nerina, a trazione elettrica, da Tolentino a Terni con diramazione Piedipaterno-Spoleto.

La nuova linea, che avrebbe uno sviluppo di 120 chilom., venne approvata all'unanimità e fu nominato un Comitato per la costruzione della medesima.

A quanto si dice, la forza motrice occorrente per la trazione elettrica sarebbe in gran parte fornita dalla Cascata delle Marmore, secondo un accuratissimo progetto dell'ingegnere Bartoli.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — Il dividendo stabilito a 7.40 0|0 per le azioni nell'assemblea generale degli azionisti per l'esercizio del 1895, verrà pagato, franco di spese, a datare dalla fine del corrente mese in poi sia dalla Cassa principale a Lucerna che dagli altri uffici pagatori in Svizzera, Germania ed Italia in fr. 37 per azioni (in Germania al corso approssimativo della giornata dei franchi svizzeri), contro riconsegna del rispettivo cupone (cedola) n. 21.

I cuponi devono presentarsi con elenchi dei numeri, i cui formulari sono disponibili presso gli uffici pagatori.

Ferrovie Svizzere. — *Ferrovia Coira-Tosanna.* — La visita di collaudo della ferrovia retica Coira-Tosanna praticata dall'ingegnere federale Tschiemer e dai delegati del Governo Cantonale e della Società essendo riuscita di piena soddisfazione, l'apertura dell'esercizio ebbe luogo il 1° luglio.

— *Ferrovia di circonvallazione del lago di Costanza.* — Tanto la Baviera quanto il Würtemberg hanno stabilito che ogni paese entro quattro anni debba costruire sul suo tersitorio la ferrovia lungo la riva del lago di Costanza. La linea sarà lunga 22 km., 14 km. dei quali trovansi nel territorio di Würtemberg ed 8 km. in quello di Baviera. — Questa ferrovia unirà Friedrichshafen a Lindau. L'esercizio dipenderà amministrativamente dalla Baviera.

Ferrovie Francesi. — *Ferrovia funicolare a Lione.* — L'*Officiel* del 25 giugno, pubblica un decreto a termini del quale è stato dichiarato di utilità pubblica l'impianto a Lione, tra la stazione di Saint Jean e la piazza di Fourvière, di una diramazione di ferrovia funicolare d'interesse locale da Lione al sobborgo di Saint-Just.

Il dipartimento del Rodano è autorizzato a provvedere all'esecuzione di questo tronco.

Ferrovie Spagnuole. — *Linea dell'Ovest.* — La nuova linea ferroviaria dell'Ovest della Spagna, di cui abbiamo fatto cenno nel numero precedente, è stata felicemente inaugurata domenica, 21 corrente.

Le autorità, gli ingegneri e gli invitati partirono da Madrid, con un treno speciale, seguirono la linea Madrid-Cacéres-Portugal, fecero un tragitto di 600 chilometri e giunsero ad Astorga senza un minuto di ritardo.

— *Le sovvenzioni alle Compagnie.* — I rappresentanti delle Compagnie ferroviarie ed il Ministro dei Lavori Pubblici firmarono la convenzione relativa alle sovvenzioni ferroviarie.

Ferrovie Rumene. — *Ricostruzione della linea Cernavoda-Costanza.* — Si sa che questa linea che data dal 1856, e che fu un affare puramente commerciale, fu costruita in modo così economico che oggigiorno non può più soddisfare alle condizioni di sicurezza, nè è atta al traffico attuale che, dopo l'apertura del ponte sul Danubio, ha preso uno sviluppo considerevolissimo e che accenna sempre ad aumentare.

Per avere una ferrovia che soddisfi a tutte le condizioni necessarie per il traffico e per la sicurezza si è trovato che è assai più vantaggioso costruire una nuova linea parallela alla vecchia, facendo contemporaneamente, fino ad opera compiuta, le riparazioni necessarie sulla vecchia linea,

Per questi lavori di ricostruzione e di riparazione occorre una somma di 7 milioni di franchi.

Nello stesso tempo, per evitare i grandi inconvenienti che presenta la linea Bucarest-Fetesti e Faurei-Fetesti, in causa dell'agglomerazione delle nevi, cui è esposta durante l'inverno, è necessario vengano fatti alcuni lavori di difesa che con le somme domandate per le espropriazioni raggiungono la cifra di un milione di franchi.

Per tutti questi lavori il Ministro dei Lavori Pubblici rumeno ha domandato alle Camere un credito di 8 milioni di franchi, che fu votato dai due corpi legislativi, dando autorizzazione al Governo di fare un'emissione di rendita o di procurarsi questa somma nel modo che giudicherà più conveniente.

A suo tempo, terremo informati gli appaltatori su quanto verrà deciso in via definitiva.

Notizie Diverse

Budapest porto di mare. — Tale è il titolo di una memoria, apparsa nel *Pester Llyod*, con la quale si riassume, a grandi tratti, il progetto, da pochi giorni appena sottoposto all'esame del Governo ungherese, per la costruzione di un Canale con cui si verrebbe a congiungere la capitale del Regno al mare, ossia Budapest al porto di Fiume, sull'Adriatico.

Questo Canale avrebbe, secondo il progetto, una larghezza di 60 metri a livello dell'acqua e di 100 nelle varie stazioni d'approdo, di 40 nelle cateratte, di 25 nel fondo, e una profondità di almeno otto metri.

Mediante questo Canale il Mediterraneo verrebbe avvicinato di 400 circa chilometri al mare del Nord e sarebbe la via naturale dei trasporti a buon mercato provenienti dall'Ungheria o ad essa destinati.

Il progetto presenta due vie diverse d'esecuzione: stando alla prima, il Canale seguirebbe il corso del Danubio, della Kis-Duna fin verso Tetény; passerebbe in trincea fino al lago Balaton, donde uscirebbe a Keszthély; quindi in linea diretta sino alla Drava e alla Kulpa, il corso di questa e dei suoi affluenti e, infine, partendo dai dintorni di Klek, verrebbe a sboccare direttamente in mare a Fiume.

L'altra via, partendo naturalmente da Budapest, seguirebbe come la prima il corso del Danubio fino però a Mohacs; quindi ad Esseg e fino ai dintorni di Brood; per il corso della Sava o della Kulpa, in ultimo, si giungerebbe, come sopra, a Fiume.

Questa seconda via sembra, di primo acchito, preferibile, inquantochè non vi si avrebbe a scavare che un tratto di canale di circa cento chilometri, utilizzando, per il rimanente, il corso dei fiumi, canale limitato fra Mohacs e Brood.

Del resto, il progetto di convertire Budapest in porto di mare è grandioso e degno dell'Esposizione Millenaria. Ma si potrà realizzare? I Magiari lo sperano, poichè sarebbe un incalcolabile benefizio tanto per l'Ungheria quanto per lo sviluppo del grande commercio internazionale dell'Europa centrale che ha un interesse vitale all'accorciamento delle distanze fra i paesi di produzione e di consumo, nonchè alla costruzione di vie di comunicazione e di trasporto a buon mercato con il minor numero possibile di trasbordi.

Commercio inglese. — Il movimento degli scambi commerciali della Gran Brettagna con l'estero nello scorso mese di maggio presenta notevoli differenze in riguardo specialmente alla destinazione delle merci inglesi. Gli Stati Uniti, per esempio, hanno acquistato assai meno dall'Inghilterra che nel maggio 1895. Il valore delle esportazioni, agli Stati Uniti, nel maggio 1896 si è ragguagliato a 1 milione di lire sterline, contro 1,557,000 nel maggio 1896; tenendo conto della differenza dei giorni di lavoro tra un anno e l'altro, si può concludere che gli Stati Uniti hanno diminuito i loro acquisti di 500,000 lire sterline, ossia del 32 0[0.

L'aumento del commercio con l'Oriente e principalmente con le Indie compensa ad esuberanza la diminuzione delle esportazioni agli Stati Uniti. In maggio il valore delle merci inglesi esportate nelle Indie, malgrado la diminuzione dei giorni di lavoro, è stato di 2,366,000 lire sterline contro 1,876,000 nel maggio 1895.

Le spedizioni di tessuti di cotone sono aumentate notevolmente e la costruzione di nuove linee ferroviarie indiane ha dato occasione a forti spedizioni di ferro e di acciaio. L'aumento di cui profitta la fabbricazione degli articoli di cotone alle Indie è provato dagli acquisti di macchine per parte della industria tessile.

Saldatura dei metalli. — Esperienze fatte recentemente nel Belgio per l'unione di corpi metallici per semplice pressione a temperatura inferiore al loro punto di fusione, hanno dimostrato che i giunti migliori si ottengono con l'oro, il piombo e lo stagno, ed i peggiori col bismuto e antimonio. Nel corso delle esperienze, cilindri di metallo puro, a superficie liscie, erano stretti insieme da una morsa e mantenuti a temperatura di 200 a 400° durante tre a dodici ore. Quando si spezzavano la rottura non corrispondeva mai alla superficie di giuntura.

Un nuovo focolaio meccanico. — È stato recentemente applicato a caldaie di differenti sistemi, e con ottimi risultati, un focolaio meccanico sistema Leach per la utilizzazione dei combustibili in polvere. Dalla tramoggia in cui il carbone in polvere è contenuto, esso viene introdotto automaticamente ed in modo continuo nel focolare, e distribuito uniformemente sulla superficie della griglia. Occorre per ciò una piccola trasmissione di forza. Indicazioni con disegni e particolari trovansi nel *Monitore Tecnico*.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Segniamo con un asterisco * le notizie di cui diamo maggiori ragguagli nelle INFORMAZIONI PARTICOLARI, ove sono pubblicate eziandio le *Deliberazioni del Consiglio di Stato* e le *Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.*

1. — Progetti e preventivi di spese presentati per l'approvazione al R. Ispettorato Generale.

Rete Adriatica. — L. 113,773.55 * progetti di lavori complementari nella nuova stazione al Campo di Marte in Firenze, comprese L. 28,947.34 per materiale metallico di armamento;

L. 1250 * proposta per sostituzione di un acquedotto ad un ponticello sulla linea Pescara-Aquila;

Contratti e proposte * diverse.

Rete Mediterranea. — L. 35,700 * proposta di lavori di completamento sulla Succursale dei Giovi;

L. 17,000 * proposta di lavori alla galleria di Valenza, linea Alessandria-Arona;

L. 8150 * proposta di lavori di ampliamento della stazione di Montanaro, linea Chivasso-Ivrea;

L. 4200 * progetti di lavori ad alcuni passaggi a livello sulla linea Genova-Pisa;

L. 2122 * progetto di lavori al piano caricatore nello scalo di Porta Garibaldi a Milano;

L. 1850 * preventivo per sistemazione di segnali sulla linea Alessandria-S. Giuseppe;

L. 1500 * preventivo per impianto di suonerie elettriche in stazione di Bagnara, linea Battipaglia-Reggio;

L. 1150 * progetto di lavori di consolidamento sulla linea Eboli-Metaponto;

L. 550 * proposta di lavori in stazione di Nucetto, linea Ceva-Ormea;

L. 340 * preventivo per riparazione ad una travata in ferro sulla linea Sampierdarena-Confine francese;

L. 300 * preventivo per lavori al rifornitore della stazione di Monza, linea Milano-Chiasso;

Contratti * diversi.

2. — Gare aperte.

Rete Mediterranea. — Per costruzione di una rampa di sicurezza in stazione di Vernante. Importo L. 29,900. Tempo utile per la presentazione delle offerte, fino all'11 luglio corrente, ore 10.30.

3. — Gare aggiudicate provvisoriamente.

Rete Adriatica. — Alla Ditta Società Veneta ex-Rocchetta, di Padova *, i lavori di ricambio di 11 lungarine in ferro sul Bacchiglione, linea Bologna-Padova, col ribasso del 15 per cento sul prezzo di tariffa;

Alla Ditta Cionfrini Pompeo, la demolizione del ponte provvisorio in legname sul Reno *, linea Bologna-Piacenza, col ribasso del 20 per cento sui prezzi di tariffa.

Rete Mediterranea. — Forniture diverse di materiale rotabile (Vedi *Informazioni*).

4. — Gare aggiudicate definitivamente.

Rete Mediterranea. — Alla Ditta Rodriguez Giovanni di Napoli, l'appalto dei lavori di costruzione e montatura in opera di una tettoia metallica nelle officine di Pietrarsa (Napoli), col ribasso del 15.25 0\0 sui prezzi di tariffa.

5. — Contratti
stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Mediterranea (Seduta del Comitato, 3 corrente). — Colla Ditta Broglia e Rusconi di Milano, per fornitura di kg. 30,000 di piombo in pani;

Colla Ditta Ambrogio Oliva di Milano, per fornitura di chilogrammi 10,000 di olio di lino cotto;

Colla Ditta Corsi Felice di Lecco, per fornitura di kg. 20,000 di olio di lino crudo;

Colla Ditta Magni e C. di Vicenza, per fornitura di kg. 50,000 di grasso composto per veicoli per la stagione estiva;

Colla Ditta Toja Giuseppe di Torino, per acquisto coperte da lettere e fasce nelle qualità e quantità indicate nel Capitolato.

II. — Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Amministrazione Provinciale Parmense (9 luglio, ore 13, unico e definitivo). — Appalto dei lavori di allargamento dei ponti sui torrenti Rocchio, Parola e Rovacchia, nel tratto di strada Emilia tra Parma e Borgo San Donnino, nonchè la sistemazione dei relativi accessi. Importo L. 50,255.75. Cauz. L. 2500.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Pesaro (17 luglio, ore 12, fatali). — Appalto dei lavori di riattamento del vecchio porto-canale di Pesaro mediante sistemazione della sponda sinistra e costruzione di un bacino di espansione ed opere accessorie. Importo ridotto L. 185,541 (ribasso 19.33 per cento nel primo incanto).

Genio Militare di Roma (25 luglio, ore 11, unico e definitivo). — Appalto dei lavori per la costruzione di magazzini per materie esplosive locali pei relativi servizi accessori e della strada di accesso nella posizione di Bene Maiore presso Ozieri (Sardegna). Importo L. 86,000. Cauz. L. 8600. Lavori compiuti in giorni 300.

APPALTI ALL'ESTERO.

Belgio. — *Mun. Merckem* (*Fiandra Occidentale*) (16 luglio). — Costruzione di una strada da Merckem a Jonckershove. Prezzo d'asta fr. 123,717.02. Cauz. fr. 1000.

Bulgaria. — Il municipio di Bourgas riceve offerte per l'impianto di una distribuzione d'acqua sia per la concessione che per l'esercizio.

Egitto. — L'amministrazione egiziana della Daïra-Sanieh ad Alessandria procederà il 4 luglio alla aggiudicazione di 7766 rotaie in acciaio, 13,181 stecche, 33,764 chiavarde per stecche con madrevite, 74,760 tirafondi, 6000 ramponi, 1000 ganci, 6000 chiavarde per ganci, 6 macchine per forare e 6 per alzare le rotaie.

Francia. — *Tribunale del Commercio a Parigi* (4 luglio). — Costruzione di un ponte metallico al disopra della strada ferrata del Nord nel prolungamento della nuova strada aperta nell'asse della chiesa St. Bernard. Prezzo d'asta fr. 281,222 per la parte metallica e fr. 100,000 per la costruzione e posa in opera del ponte.

Rumania. — *Min. Lav. Pubbl. a Bucarest* (25 luglio). — Costruzione della strada da Cornu-Luncei a Brosteni e Dorna, di m. 23,380. Prezzo d'asta fr. 1,589,519.

— (4 agosto). — Costruzione di opere d'arte sulla linea Hustendjè-Mangalia. Prezzo d'asta fr. 172,000.

— *Direzione Generale Poste e Telegrafi a Bucarest* (8 agosto). — Impianto della illuminazione elettrica nel nuovo edificio delle Poste e Telegrafi a Bucarest.

— *Min. Lav. Pubbl. a Bucarest* (14 agosto). — Costruzione di una piattaforma nel porto di Braila. Prezzo d'asta fr. 852,975.

III. — Forniture diverse.

Aste.

R. Fonderia — Torino — (13 e 14 luglio, ore 9, unica e definitiva). — Fornitura di **ottone**:

(13 luglio) — Kg. 120 in filo grosso a L. 1.70; kg. 400 in lamiera sottile a L. 1.65; kg. 7100 in verghe a L. 1.60; kg. 200 profilato a L. 2.40. Cauz. L. 1271. Consegna a giorni 50.

(14 luglio) — Kg. 500 in filo grosso a L. 1.70; kg. 40 in filo mezzano a L. 1.70; kg. 20 in filo sottile a L. 1.70; kg. 830 in lamiera sottile a L. 1.65; kg. 6200 in verghe a L. 1.60; kg. 950 profilato a L. 2.40. Cauz. L. 1453. Consegna a giorni 50.

R. Fabbrica d'Armi — Torino — (16 luglio, ore 10, unica e definitiva). — Fornitura di kg. 1450 di **ottone** in lamiera sottile a L. 1.1.80; kg. 1000 di **piombo** in pani a L. 0.40; kg. 150 di tubi di ottone diversi a L. 2.50. Cauz. L. 350. Consegna a giorni 60.

— Fornitura di kg. 120,000 di **carbone** di castagno a L. 0.09. Cauz. L. 1080. Consegna a giorni 80; kg. 10,000 **olio** d'oliva ordinario a L. 1.05 e kg. 400 di ravizzone a L. 0.90. Cauz. L. 1090; tonn. 400 **litantrace** grasso per caldaie a L. 40; tonn. 60 **coke** a L. 45. Cauz. L. 1870. Consegna a giorni 60.

Aggiudicazioni.

Ministero della Marina (Contratti a trattativa privata). — M. Odero, Sestri Ponente, torpediniera di 1ª classe, 1° dipartimento, L. 379,000;

Società Alti Forni in Terni, verghe d'acciaio, 1° dipartimento, L. 2574;

Società Alti Forni in Terni, lamiere striate, 1° dipartimento, L. 1773;

Adolfo Colella, pittura bianca, 2° dipart., L. 1200;

Solari e Alberedi, portellini di bronzo, 1° dipart., L. 4505;

Società Alti Forni in Terni, lamiere ferro a maglia, 3° dipartimento, L. 64,896;

Fabbriche Unite, Genova, minio in polvere, 1° e 3° dipartimento, L. 34,750;

The Cape Abestos, Torino, materassi amianto, Taranto, L. 397;

Stewart, Glasgow, tubi scaldatori, 3° dipart., L. 1200.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

ESTRAZIONI E PAGAMENTI.

Ferrovia Mortara-Vigevano. — Dal 1° luglio corrente sono pagate le seguenti obbligazioni in L. 250, state estratte. Sarà pure pagato il vaglia N. 81 in L. 5.

1132 871 1617 1248 184 1832 2548 61 1616 2258
1562 1620 413 1433 195 1844 842 541 2400 2275
467 1470 768 255 2300 534 1738 459 1145 1361
2573 1389 2321 2146 313 1898 1413 1135 614 2306
240 748 2481 1642 2027 847 1026 214 792 2188
1528 2038.

Ferrovia del Gottardo. — Dal 1° del corrente mese viene pagata la cedola N. 21 in fr. 37, quale dividendo esercizio 1895.

Ferrovia d'Ivrea. — Pagamento del vaglia N. 76, in L. 12 per azione.

Ferrovia di Cuneo. — La *Gazzetta Ufficiale* n. 154 del 1° luglio pubblica la distinta delle obbligazioni estratte e rimborsabili dal 1° luglio.

Navigazione Generale Italiana. — Dal 1° corrente si paga la cedola N. 27 in L. 10, quale acconto utili esercizio 1895-96.

CONVOCAZIONI.

Società Ferroviarie, Tramviarie e di Navigazione.

17 luglio. — **Rete Mediterranea.** — Assemblea generale straordinaria per le ore 13, nella sede sociale in Milano.

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

	giugno 27	luglio 4
Azioni Ferrovie Biella	L. 510	500
» » Mediterranee	» 518	512
» » Meridionali	» 678	661
» » Pinerolo (1ª emiss.)	» 365	360
» » » (2ª »)	» 348	352
» » Secondarie Sarde	» 280	272
» » Sicule	» 594	598
Buoni Ferrovie Meridionali	» 568	558.50
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e Sicule *A. B. C. D.*	» 290	284
» » Cuneo (2ª emiss.)	» 313.50	307
» » Gottardo 4 %	» 102	102
» » Mediterranee 4 0[0	» 506.50	508.50
» » Meridionali	» 299.75	301
» » Meridionali Austriache	» 389.50	382.50
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 304	304
» » » 2ª emiss.	» 284	284
» » Pontebba	» 462.50	455
» » Sarde, serie *A.*	» 287	287
» » » serie *B.*	» 296	290
» » » 1879	» 290	291
» » Savona	» 310	306.50
» » Secondarie Sarde	» 439	430
» » Sicule 4 0[0 oro	» 478	472
» » Tirreno	» 462	452
» » Vittorio Emanuele	» 307.50	310.70

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA. — 17ª Decade — dall'11 al 20 Giugno 1896

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Prodotti indiretti	TOTALE	Media dei chilom. esercitati
			PRODOTTI DELLA DECADE.				
1896	949,907.51	41,242.83	315,894.54	1,116,354.05	12,290.41	2,435,689.34	4,247.00
1895	987,405.01	45,207.45	365,040.34	1,166,385.23	11,744.35	2,575,782.38	4,215.00
Differenze nel 1896	— 37,497.50	— 3,964.62	— 49,145.80	— 50,031.18	+ 546.06	— 140,093.04	+ 32.00
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.				
1896	16,364,995.22	840,395.41	4,811,050.26	18,943,388.56	216,238.01	41,176,067.46	4,247.00
1895	15,652,743.92	805,469.75	4,945,877.81	19,249,882.89	216,353.03	40,870,327.40	4,215.00
Differenze nel 1896	+ 712,251.30	+ 34,925.66	— 134,827.55	— 306,494.33	— 115.02	+ 305,740.06	+ 32.00

RETE COMPLEMENTARE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Prodotti indiretti	TOTALE	Media dei chilom. esercitati
			PRODOTTI DELLA DECADE.				
1896	43,667.23	1,512.20	25,568 28	78,083.15	2,249.39	151,080.25	1,359.88
1895	66,850.15	1,838.16	29,090.12	100,201.45	1,745.30	199,725.18	1,326.19
Differenze nel 1896	— 23,182.92	— 325.96	— 3,521.84	— 22.118.30	+ 504.09	— 48,644.93	+ 33.69
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.				
1896	1,046,328.80	22,553.37	342,763.87	1,630,036.75	24,978.71	3,066,661.50	1,359.88
1895	983,312.68	22,713.29	352,352.00	1,617,999.79	24,929.90	3,001,307.66	1,304.63
Differenze nel 1896	+ 63,016.12	— 159.92	— 9,588.13	+ 12,036.96	+ 48.81	+ 65,353.84	+ 55.25

PRODOTTI PER CHILOMETRO DELLE RETI RIUNITE

PRODOTTO DELLA DECADE			PRODOTTO RIASSUNTIVO		
esercizio corrente	esercizio precedente	Differenza nel 1896	dell'anno corrente	dell'anno precedente	Differenza nel 1896
461.36	500.89	— 39.53	7.890,79	7,948.29	— 57.50

FERROVIE SECONDARIE NEL CIRCOLO FERROVIARIO DI TORINO

PRODOTTI DEL MESE DI MAGGIO 1896

	Torino-Rivoli	Torino-Ciriè-Lanzo	Settimo-Rivarolo-Castellamonte	Santhià-Biella	Fossano-Mondovì	Sassi-Superga	Basaluzzo-Frugarolo	Ferrovie economiche Biellesi	Funicolare del Castellaccio in Genova
	Chilom. 12	Chilom. 32	Chilom. 23	Chilom. 30	Chilom. 24	Chilom. 3	Chilom. 9	Chilom. 44	
Grande Velocità.	12,426.55	32,636.35	24,497.40	23,997.35	3,326.40	3,396.47	696.10	9,349.65	—
Piccola Velocità.	329.65	11,746.20	13,508.20	27,402.71	364.60	15.10	85.25	5,373.15	4,979.00
Totali	12,756.20	44,382.55	38,005.60	51,400.06	3,691.00	3,411.57	13.05	14,722 80	4,979.00

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

Dai punti contro indicati alle stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)		BIGLIETTI SEMPLICI Londra (1) 1a classe	Londra (1) 2a classe	Parigi (2) 1a classe	Parigi (2) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO Londra (3) (Diritto di porto compreso) 1a classe	Londra (3) 2a classe	Londra (3) validità	Parigi (4) 1a classe	Parigi (4) 2a classe	Parigi (4) validità
Via Moncenisio											
Torino	via Calais	166 35	116 55	90 75	61 60	254 —	187 85	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni
	via Boulogne	160 25	112 05								
Milano	via Calais	180 90	129 15	104 85	72 25	272 25	199 30	45 giorni	166 35	119 —	30 giorn
	via Boulogne	175 60	124 65								
Venezia	via Calais	—	—	141 75	97 30	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni
	via Boulogne										
Genova	via Calais	187 —	131 —	111 40	76 05	—	—	—	—	—	--
	via Boulogne	180 90	126 50								
Via Genova											
Livorno	via Calais	209 90	147 05	134 30	92 10	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	203 80	142 55								
Firenze	via Calais	217 30	152 25	141 70	97 30	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	211 20	147 75								
Roma	via Calais	249 —	174 40	173 40	119 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	242 90	169 90								
Napoli	via Calais	279 85	196 —	205 60	142 —	478 50	353 95	6 mesi (**)	—	—	—
	via Boulogne	273 75	191 50								
Via Bologna											
Firenze	via Calais	224 60	157 30	149 —	102 35	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	218 50	152 80								
Roma	via Calais	263 85	184 80	188 25	129 85	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	257 75	180 30								
Napoli	via Calais	294 80	206 50	220 60	162 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	288 70	202 —								
Brindisi	Via Napoli via Calais	325 85	228 20	251 60	174 20	543 25	399 30	6 mesi (*)	—	—	—
	Via Napoli via Boul.	319 75	223 70								
	Via Bolog. via Calais	302 65	211 95	227 05	157 —	525 45	386 80	6 mesi	—	—	—
	Via Bolog. via Boul.	296 55	207 45								
Messina	Via Napoli via Calais	369 25	259 75	295 —	205 80	—	—	—	—	—	—
	Via Napoli via Boul.	363 15	255 25								

OSSERVAZIONI.

Biglietti semplici.

(1) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta.

Per diritto del bollo fr. 0,10 per i biglietti al disopra di 10 franchi.

(2) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi che valgono per 20 giorni.

Biglietti d'andata e ritorno.

(3) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta.

(*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capo-stazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia.

(**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto.

(4) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI	1a e 2a CLASSE			1a e 2a CLASSE		Treno di lusso PENINSULAR-EXPRESS settimanale il venerdì part. da LONDRA
			(*)	(...)		(1)
Londres Ch.-Gross Par.	9 — a.	10 — a.	11 — antim.	8 15 p.		8 15 p.
Londres Victoria . . —	9 — a.	Via Folkestone	11 — antim.	8 15 p.		8 15 p.
Douvres . . . . —	10 55 a.		1 — pomer.	10 15 p.		10 15 p.
Calais-M. (*Buffet*) (ora di Greenwich) Arr.	12 15 a.		2 20 pomer.	12 10 a.		12 10 p.
	Déjeun.					
(ora francese) Par.	12 49 p.		3 — pomer.	1 04 a.		1 » a.
Boulogne-Gare (*Buffet*) Arr.	1 27 p.	2 18 p.	—	1 49 a.		—
Boulogne-Gare (*Buffet*) Par.	1 29 p.	2 23 p.	—	1 51 a.		—
Amiens (*Buffet*) Arr.	8 04 p.	8 59 p	5 12 pomer.	3 41 a.		3 28 a.
Amiens (*Buffet*) Par.	3 09 p.	4 04 p.	5 17 pomer.	3 46 a.		3 33 a.
Paris-Nord (*Buffet*) Arr.	4 45 p.	5 40 p.	7 — pomer.	5 38 a.		Per la grande cintura
	Pranzo					
Paris-Nord (*Buffet*) Par	*Vagon-restaurant*		7 44 pomer.	6 23 a.		
Paris-Lyon (*Buffet*) Arr			8 21 pomer.	7 23 a.		
	(B) 1a e 2a classe		1a e 2a classe	1a cl.	1a 2a cl.	
Paris-Lyon (*Buffet*) Par	8 55 p.		9 10 p.	9 25 a.	2 15 p.	
Dijon . . . . Arr	1 51 a.		2 24 a.	2 01 p.	7 13 p.	10 32 a.
Genève . . . . —	»		8 52 a.	11 47 p.	—	—
Aix-les-Bains . . . . —	6 33 a.		7 58 a.	10 45 p.	12 27 a.	3 18 p.
Chambéry . . . . . . —	6 56 a.		8 31 a.	11 24 p.	12 50 a.	3 40 p.
Modane . . . . —	9 43 a.		1 38 p.		3 37 a.	6 40 p.
Torino (ora dell'Europa centrale (2). . . Arr.	2 20 p.		6 40 p.	—	8 10 a.	11 12 p.
Torino . . . . Par	2 40 p.		7 55 p.	—	8 45 a.	
Novara . . . . Arr	4 36 p.		9 51 p.	—	10 42 a.	
Milano . . . . Arr	5 35 p.		11 05 p.	—	11 40 a.	
					1a 2a cl.	
Torino . . . . Par.	2 45 p.		8 10 p.	—	8 40 a.	
Genova . . . . . . Arr.	6 14 p.		11 21 p.	—	12 » p.	
San-Remo . . . —	11 22 p.		8 45 a.	—	4 47 p.	
Pisa . . . . —	10 58 p.		4 30 a.	—	4 34 p.	
Firenze . . . . —	12 45 a.		7 30 a.	—	6 54 p.	
Livorno . . . . —	11 39 p.		5 24 a.	—	5 09 p.	
Roma . . . . —	6 34 a.		10 30 a.	—	11 30 p.	
Napoli . . . . —	1 36 p.		6 30 p.	—	7 10 a.	
Brindisi . . . . —	»		»	—	6 20 p.	
Torino . . . . Par.	2 45 p.		7 05 p.	—	8 40 a.	11 20 p.
Alessandria . . . . Arr.	4 18 p.		8 55 p.	—	10 15 a.	12 50 p.
Bologna . . . . —			2 12 a.	—	2 53 p.	5 19 a.
Ancona . . . . —	—		6 52 a.	—	11 10 p.	9 21 a.
Brindisi . . . . —	—		10 17 p.	—	11 » a.	7 50 p.
Firenze . . . . —	—		6 28 a.	—	6 25 p.	
Roma . . . . —	—		12 50 p.	—	11 50 p.	
Napoli . . . . Arr.	—		6 30 p.	—	7 10 a.	

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

RITORNO

STAZIONI	1a e 2a CLASSE	1a e 2a CLASSE		1a e 2a CLASSE	
Napoli. (ora dell'Europa centrale (2) . . Par.	7 50 a.	—	—	2 55 p.	
Roma . . . . —	2 30 p.	—	—	11 10 p.	
Firenze . . . . —	9 05 p.	—	—	6 10 a.	
Brindisi . . . . —	6 10 a.	—	—	5 35 p.	
Ancona . . . . —	8 32 p.	—	—	5 35 a	
Bologna . . . . —	1 35 a.	—	—	10 30 a.	
Alessandria . . . . . —	6 38 a.	8 38 a.	10 46 a.	5 12 p.	
Torino . . . . Arr.	8 30 a.	10 18 a.	12 30 p.	7 — p.	
Brindisi . . . . . . Par.	—	—		10 20 a.	
Napoli . . . . —	7 50 a.	2 55 p.		10 45 p.	
Roma . . . . —	3 » p.	8 50 p.	10 17 p.	8 10 a.	
Livorno . . . . —	9 40 p.	»	4 10 a.	1 55 p.	
Firenze . . . . —	8 25 p.	»	»	12 05 p.	
Pisa . . . . —	10 32 p.	2 55 a.	4 47 a.	2 35 p.	
San-Remo . . . —	6 50 p.	»	3 30 a.	1 48 p.	
Genova . . . . —	2 45 a.	6 35 a.	8 46 a.	7 07 p.	
Torino . . . . Arr.	7 45 a.	10 18 a.	12 30 p.	10 50 p.	
Milano . . . . Par.	1 50 a.	10 40 a.		8 18 p.	
Novara . . . . —	4 30 a.	11 40 a.		9 16 p.	
Torino . . . . Arr.	8 25 a.	1 40 p.		11 10 p.	
Torino . . . . Par.	8 50 a.	2 20 p.		11 25 p.	—
Modane (ora franc.) . —	12 19 p.	5 26 p.		2 21 a.	—
Chambéry . . . . . . —	3 42 p.	8 14 p.		5 02 a.	—
Aix-les-Bains . . . . —	4 14 p.	8 39 p.		5 27 a.	—
Genève . . . . —	2 46 p.	7 21 p.		4 15 a.	—
Dijon . . . . —	11 20 p.	1 45 a.		11 40 a.	1 12 p.
Paris-Lyon (*Buffet*) Arr.	4 48 a.	6 50 a.		5 33 p.	5 54 p.
Paris-Lyon (*Buffet*) Par.	7 25 antim.			6 50 p.	
Paris-Nord (*Buffet*) Arr.	8 04 antim.			7 49 p.	
	A) 1a, 2a classe	1a 2a cl.	*Déjeun.* 1a 2a cl.	*Pranzo* (**) 1a, 2a, 3	
Paris-Nord (*Buffet*) Par.	9 — antim.	10 30 a.	11 50 a.	9 — p.	
Amiens (*Buffet*) Arr.	10 40 antim.	12 06 p.	1 25 p.	10 47 p.	
Amiens (*Buffet*) Par.	10 45 antim.	12 26 p.	1 30 p.	10 52 p.	
Boulogne-Gare (*Buffet*) Arr.	12 18 pomer.	2 01 p.	»	12 34 a.	
Boulogne-Gare (*Buffet*) Par.	12 20 pomer.	2 04 p.	»	12 36 a.	
Calais-M. (*Buffet*) (ora francese) Arr.	1 » pomer.	Via Folkestone	3 41 p.	1 20 a.	
(ora di Greenwich) Par.	1 11 pomer.		3 45 p.	1 30 a.	
Douvres . . . . —	3 05 pomer.		5 45 p.	4 — a.	
Londres Victoria . Arr.	4 50 pomer.		7 30 p.	5 55 a.	
Londres Ch.-Gross Arr.	4 55 pomer.	6 10 p.	7 35 p.	5 55 a.	

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSERVAZIONI. — *Viaggiatori.* — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende viaggiatori di 3a classe da Parigi per Boulogne, Calais e l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori di 3a classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne. (A) Questo treno non prende i viaggiatori di 2a classe che per Calais e l'Inghilterra. (B) Il treno che parte da Parigi-Lione alle 8.55 pom. non prende a Parigi in 2a classe che i viaggiatori a destinazione oltre Culoz in direzione di Modane e dell'Italia. — *Nota importante.* I treni che partono da Parigi-Nord per Londra alle 9 a. e alle 9 p. e quelli che partono da Londra per Parigi-Nord alle 9 a. e alle 8.15 p., prendono viaggiatori per Boulogne e Boulogne Tintelleries. — *Vetture dirette da Calais verso P.-L.-M.* Una vettura di 1a classe lits-salon va direttamente da Calais a Milano col treno che parte da Calais alle 3 p. e da Parigi-Lione alle 8.55 p. — *Da P.-L.-M. verso Calais.* Una vettura di prima classe lits-salon va direttamente da Milano a Calais col treno partente da Milano alle 10.40 a. ed a Parigi-Nord alle 9 a.

Società Nazionale delle OFFICINE di SAVIGLIANO

(*Anonima con sede in Savigliano — Capitale versato L. 2,500,000*)

DIREZIONE in Torino
Via Venti Settembre, N. 40

OFFICINE
in Savigliano ed in Torino

COSTRUZIONI MECCANICHE ED ELETTRICHE.

Materiale mobile e fisso per Ferrovie e per Tramvie.
Ponti in ferro e fondazioni ad aria compressa.
Tettoie.
Ferrovie a dentiera e Funicolari.
Argani, Grues e Montacarichi.

Dinamo di piccola e di grande potenza, sistema Hillairet Huguet.
Trasporti di forza motrice a distanza.
Illuminazione elettrica.
Ferrovie e Tramvie elettriche.
Argani, Grues, Macchine utensili, Pompe centrifughe, ecc., con trasmissione elettrica.

FERROVIE PORTATILI.

Per le FERROVIE PORTATILI dirigersi ai sigg. S. SINIGAGLIA E C. — Torino, via Arcivescovado, n. 1 B.

Lime, Raspe, Acciai, Utensili

MACCHINE-UTENSILI

Fabbriche in RIVOLI ed AVIGLIANA

FRATELLI PASTORI

UFFICI E MAGAZZINI DI DEPOSITO
in TORINO, Via delle Finanze, 13.

F. CASANOVA, Libraio-Editore
TORINO — *Piazza Carignano* — TORINO

LES GRANDES BARÈMES
DE LA
CONSTRUCTION MÉTALLIQUE

Barème généraux - Flexion - Compression - Flambage - Traction - Poids de matériaux Renseignements utiles au constructeur
par Raymond Cros, Ingénieur.
Un vol in-4° oblung avec nombreuses figures
Lire 41.

L'AIR COMPRIMÉ
APPLIQUÉ A LA
TRACTION DES TRAMWAYS
par L. A. Barbes.
Un vol. in-8° avec 96 fig., 1896. — **L. 8.75**

DICTIONNAIRE
DES
CHEMINS DE FER
Allemand-Français et Français-Allemand.
1e partie : *Allemand-Français.*
Un vol. in 8°, 1896. — **L. 15.50.**

Etude théoriques et pratiques
SUR LES PONTS ET VIADUCS
EN MAÇONNERIE
par J. Dubosque, Ingénieur
Ve édition, refondue, avec 15 pl. et 141 fig.
1 vol. in-8° — **L. 17.50.**

Etude théorique et pratique
SUR LES
BARRAGES RESERVOIRS
par A. Dumas, Ingénieur.
Un vol. in-8°, avec 107 fig., 1896, — **L. 8.75.**

Ditta Macchi, Izar e C.

di F.lli MACCHI e PASSONI
MILANO
Via Carlo Farini, N. 27
(*fuori Porta Garibaldi*)
FABBRICAZIONE MECCANICA

Bolloni, Ramponi e Chiodi

per armamento di ferrovie e tramways e per costruzione di scambi e crociamenti, piattaforme, caldaie a vapore, ponti, tettoie, ecc., e specialità in bolloni tipo Ardennes. Impianto speciale per la fabbricazione di macchine utensili come torni, trapani, limatrici, ecc.

LIVRET-CHAIX

MM. le Voyageurs peuvent se procurer à la **Librairie Chaix**, 20, rue Bergère, a Paris et dans les gares et les librairies, les Recueils suivants, seules publications officielles des chemins de fer paraissant depuis cinquante ans, avec le concours et sous le contrôle des Compagnies:

L'Indicateur-Chaix (paraissant toutes les semaines) . . . . . . Fr. » 75
Livret-Chaix continental 1° vol. réseaux français 1 50
2 v. services étrangers 2 »
Livret-Chaix spécial de chaque réseau » 40
Livret-Chaix spécial des Environs de Paris . . . . » 25
Livret de l'Algérie et de la Tunisie, avec carte . . . . » 50

Torino, 1896 — Tip. Lit. Camilla e Bertolero di Natale Bertolero, Via Ospedale, 18.

ANNO XXIX. Sabato, 11 Luglio 1896 NUM. 28.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze. 13 — Torino

GL'INFORTUNI DEL LAVORO

L'Unione delle Ferrovie Italiane d'interesse locale e l'Associazione Tramviaria Italiana hanno rimesso al Senato il seguente Memoriale nell'intento che venga modificata una grave condizione di responsabilità, introdotta nella legge approvata dalla Camera dei Deputati sugli infortuni del lavoro.

L'Unione delle Ferrovie d'interesse locale e l'Associazione Tramviaria Italiana, rappresentanti più di 50 Società e circa 4000 km. di linee con 15000 agenti, hanno preso in esame la Legge sugli Infortuni del lavoro, quale venne testè votata dalla Camera dei Deputati e furono impressionate dalle conseguenze gravissime, che dall'applicazione di tale legge potrebbero derivare alle Società Ferroviarie e Tramviarie.

Si permettono pertanto di esporre a codesto Eccelso Consesso qualche osservazione in merito alla legge sopra citata.

L'art. 10 della medesima prevede il caso di colpa grave da parte del padrone o del suo incaricato, e determina il pagamento di una indennità doppia, pel caso che tale colpa sia provata; ne viene di conseguenza, che per ogni infortunio l'agente leso avrà interesse di sostenere, ricorrendo anche ad esagerazioni e ad apprezzamenti indebiti, l'esistenza di colpa grave a carico del padrone o del suo incaricato. In conseguenza, ogni infortunio non proveniente da mera negligenza del danneggiato, darà luogo a conflitto fra industriale e personale, conflitto che degenererà in cause astiose, con conseguenze gravissime nei rapporti tra capitale e lavoro.

È evidente che nell'industria dei trasporti, ove la disciplina è la base dell'ordinamento e sola può garantire la sicurezza dell'esercizio, i conflitti rivestiranno in special modo un carattere più serio e pericoloso, tanto più che eziandio il personale estraneo all'infortunio, si presterà sempre a favore del collega danneggiato; e dove esistono associazioni di resistenza, queste non mancheranno di sfruttare in odio al capitale, tutte le divergenze alle quali in pratica darà origine l'applicazione dell'articolo di cui trattasi.

Riesce pertanto evidente che questa legge sociale, creata allo scopo di far cessare gli attriti che nascono fra capitale e lavoro in dipendenza di infortunii toccati ad operai, condurrà a risultati diametralmente opposti agli intendimenti che la ispirarono.

Oltre alle conseguenze dannosissime nei rapporti fra capitale e lavoro, l'art. 10 sopracitato, condurrebbe anche a frequenti condanne ingiuste, poichè i giudici, già molto facili in genere a pesare la mano sulle Società industriali, trarranno dalla commiserazione verso ad una infelice vittima di un infortunio e verso la sua famiglia, una nuova e più valida ragione per accollare, nei casi più o meno dubbi, la responsabilità grave alla Società, sapendo di così procurare un indennizzo doppio alla parte lesa.

Oltre alla sostanza, vi è poi anche una questione importante dipendente dai termini nei quali è redatto l'art. 10 più volte citato.

Evidentemente il legislatore intendeva punire con aggravamento di pena la colpa grave del padrone, e questo per far sì che esso curasse di prevenire gli infortuni. E siccome sarebbe stato facile al padrone di esonerarsene ove fosse stata prevista soltanto la colpa grave sua propria, si volle renderlo responsabile, anche pel caso che esso deferisse ad altri gl'incombenti e responsabilità che pesano su di esso. Ciò era poi anche indispensabile per le Società ed Enti collettivi in cui i padroni non dirigono direttamente l'azienda. Ma anche tale concetto viene assolutamente esagerato dalla redazione del comma 6 all'art. 10, colle parole di *persone che prepone alla Direzione e Sorveglianza* le quali dànno una elasticità sconfinata alla responsabilità resa già troppo indeterminata dalla dizione di colpa grave.

Le Associazioni sottoscritte, si permettono quindi di chiedere che l'art. 10 venga ripristinato com'era nel Progetto della Commissione della Camera dei Deputati, cioè senza l'aggiunta relativa alla colpa grave nei rapporti della responsabilità civile, ciò che sconvolge tutta l'economia del progetto di legge.

Colla fiducia di vedere prese in considerazione le ragioni esposte sopra, si professano ossequiosamente.

(*Seguono le firme*).

ALLEGATO.

Art. 10 votato dalla Camera dei Deputati.

La misura delle indennità assicurate agli operai, in caso di infortunio, dovrà, secondo i casi, essere la seguente:

1° Nel caso di inabilità permanente assoluta, l'indennità sarà eguale a cinque salari annui e non mai minore di lire 1500;

2° Nel caso d'inabilità permanente parziale, l'indennità sarà eguale a cinque volte la parte di cui è stato o può essere ridotto il salario annuo;

3° Nel caso d'inabilità temporanea assoluta, l'indennità sarà giornaliera ed eguale alla metà del salario medio e dovrà pagarsi per tutta la durata dell'inabilità;

4° Nel caso d'inabilità temporanea parziale, l'indennità sarà eguale alla metà della riduzione, che dovrà subire il salario medio per effetto dell'inabilità stessa, e dovrà pagarsi per tutta la durata dell'inabilità;

5° Nel caso di morte, l'indennità sarà eguale a quattro salari annui e sarà devoluta ai discendenti, agli ascendenti, al coniuge, ai figli naturali legalmente riconosciuti ed ai fratelli e sorelle minorenni, o che si trovino nelle condizioni previste dall'art. 141 del Codice Civile, nell'ordine e secondo le regole di ripartizione stabilite dalle vigenti leggi sulle successioni legittime.

In mancanza di queste persone l'indennità sarà versata al fondo speciale stabilito con l'art. 26;

6° Le indennità dovute agli apprendisti saranno calcolate in base al salario più basso percepito dagli operai occupati nella medesima industria e nella stessa categoria degli apprendisti.

Quando l'infortunio avvenga per colpa grave del capo o esercente dell'impresa o industria o di coloro che egli prepone alla direzione o sorveglianza del lavoro, le indennità indicate nella presente legge saranno raddoppiate.

L'indennità supplementare è a carico delle persone civilmente responsabili.

Il giudice nella sentenza penale pronunzierà la condanna alla indennità supplementare nel caso di colpa grave.

In ogni infortunio, il capo o esercente dell'impresa o industria è obbligato a sostenere la spesa per le prime cure di assistenza medica e farmaceutica, a meno che non preferisca di fornirle direttamente. Questa spesa non potrà eccedere le lire cinquanta.

Il capo o esercente dell'impresa o industria ne sarà rimborsato dall'istituto assicuratore, qualora le conseguenze dell'infortunio abbiano durata superiore ai dieci giorni.

Art. 10 quale era stato originariamente proposto nel progetto di legge dell'onor. Chimirri.

« La misura delle indennità assicurate dagli operai, in caso d'infortunio dovrà, secondo i casi, essere la seguente:

1° Nel caso di inabilità permanente assoluta, l'indennità sarà eguale a cinque salari annui e non mai minore di lire 1500;

2° Nel caso di inabilità permanente parziale, l'indennità sarà eguale a cinque volte la parte di cui è stato, o può essere, ridotto il salario annuo;

3° Nel caso di inabilità temporanea assoluta, l'indennità sarà giornaliera ed eguale alla metà del salario, e dovrà pagarsi per tutta la durata dell'inabilità *fino al limite massimo di 360 giorni;*

4° Nel caso di inabilità temporanea parziale, l'indennità sarà eguale alla metà della riduzione che dovrà subire il salario medio per effetto dell'inabilità stessa, e dovrà pagarsi *nei medesimi limiti di tempo indicati nel numero precedente;*

5° Nel caso di morte, l'indennità sarà eguale a quattro salari annui e sarà devoluta ai discendenti, agli ascendenti, al coniuge, ai figli naturali ed ai fratelli e sorelle minorenni, nell'ordine e secondo le regole di ripartizione stabilite dalle vigenti leggi sulle successioni legittime. In mancanza di queste persone l'indennità sarà versata al fondo speciale stabilito con l'art. 27;

6° Le indennità dovute agli apprendisti saranno calcolate in base al salario più basso percepito dagli operai occupati nella medesima industria e nella stessa categoria degli apprendisti ».

FERROVIA DEL GOTTARDO

Ventiquattresimo Rapporto della Direzione e del Consiglio di Amministrazione sull'esercizio 1895, all'Assemblea generale degli Azionisti, 27 giugno 1896

(Traduzione del *Monitore*).

(Continuazione, vedi numero precedente).

Due riforme intanto si imponevano; da una parte noi abbiamo dovuto riconoscere il fondamento della seconda domanda (istituzione di una scala di stipendi); ora questa implicava certo compenso e conseguentemente dei nuovi aumenti; ritorneremo in seguito sopra questo punto; dall'altra, e senza che la petizione ne facesse cenno, abbiamo trovato che era opportuna la revisione di una disposizione degli Statuti della nostra Cassa di soccorso.

Nel 1890, quando si trattava di colmare un grosso *deficit* e che occorreva assumere delle prestazioni considerevoli in rapporto ai prodotti netti di quest'epoca, era stato stipulato che in caso d'aumento di stipendio, l'impiegato doveva versare alla Cassa di soccorso durante quattro mesi l'ammontare mensile dell'aumento; in questo modo egli non percepiva l'aumento che a partire dal quinto mese. Questa disposizione, che noi abbiamo introdotto a malincuore negli Statuti, presentava due gravi inconvenienti; colla soddisfazione di aver ottenuto un aumento, essa cagionava all'impiegato il dispiacere di dover attendere il medesimo cinque mesi, ed inoltre esso non toccava che gli stipendi fino a L. 3600, nessun agente essendo assicurato per una somma superiore e la ritenuta non gravando che sugli aumenti degli stipendi inferiori a questa cifra.

Di conseguenza abbiamo presa il 16 gennaio 1896 una decisione stabilente che queste prestazioni in favore della Cassa di soccorso saranno d'ora innanzi a carico della Compagnia.

La *seconda rivendicazione principale* riguarda l'istituzione di una *scala degli stipendi*.

Dal 1882 noi abbiamo delle norme regolanti il trattamento del personale dei treni e delle locomotive, ma che non avevano il carattere di una scala ad organico propriamente detto. Noi ci proponemmo in ogni caso di rivedere queste norme, attesochè esse non rispondevano più alle condizioni attuali e che il loro tasso doveva essere rilevato. È pure per queste ragioni che, senza procedere subito a questa revisione, noi abbiamo, nel fissare gli stipendi del 1896, superato il massimo preesistente.

Considerando che i voti per l'estensione di queste norme di salari s'accentuavano sempre più, abbiamo studiato la questione per vedere se era possibile aderire a questa domanda senza portare pregiudizio nè agli interessi della Compagnia nè a quelli degli impiegati e, finalmente, dopo un esame coscienziosissimo e dopo aver consultato le disposizioni in merito delle Amministrazioni federali delle Poste, come pure delle Amministrazioni ferroviarie della Germania Meridionale, abbiamo risolto la questione in senso affermativo.

In conseguenza sono state istituite delle scale di stipendi:

1. Per il personale dell'Amministrazione generale, dell'Economato, come pure degli Uffici centrali dell'Ingegnere-Capo, dell'Ispettore principale dell'esercizio e del capo della trazione;
2. Per il personale del servizio mantenimento e sorveglianza della linea;
3. Per il personale del servizio delle stazioni e di spedizione;
4. Per il personale del servizio dei treni;
5. Per il personale del servizio della trazione e delle officine;
6. Per il personale del servizio delle locomotive.

Questi regolamenti comportano quasi dappertutto un aumento del *minimo* e *massimo* di stipendi stabiliti finora.

Il tasso degli emolumenti accessori (casuali) non ha subito alcuna modificazione, salvo in ciò che concerne il personale delle locomotive che aveva chiesto che i premi d'economie fossero sostituiti da una indennità di percorsi, sostituzione che avrà per effetto non soltanto di semplificare il calcolo degli emolumenti, ma pure di sottrarli alle influenze secondarie alle quali possono essere soggetti i premi d'economie.

L'entrata e l'avanzamento di un agente in una categoria od in una classe di salari hanno luogo secondo i principii seguenti:

In caso di nomina di un impiegato, la Direzione gli assegna la categoria e la classe di cui deve far parte.

Il passaggio ad una classe e ad una categoria superiore è sottoposto alla condizione che le prestazioni e la condotta dell'impiegato di cui si tratta siano interamente soddisfacenti; la Direzione si riserva di deliberare sopra questo punto. Essa può parimenti sospendere l'avanzamento, se l'agente in causa, in seguito ad infermità, è obbligato a limitare la sua attività a lavori più facili, senza essere invalido al punto che la Direzione stimi opportuno di farlo assistere dalla Cassa di previdenza.

Sotto queste riserve, l'avanzamento da una classe o da una categoria alla classe o categoria immediatamente superiore, ha luogo periodicamente, cioè ogni due anni; per certe classi inferiori, questo intervallo di tempo è ridotto della metà, per altre classi superiori è per contro di 3 anni.

I regolamenti non sono applicabili ai funzionari superiori, perchè per molti di essi la determinazione dei loro stipendi non è di competenza della Direzione.

Così adunque, alla questione della creazione di scale di stipendi, avremmo potuto fare ai firmatari della petizione le concessioni sovra menzionate, ma ciò non era possibile che in parte, relativamente al postulato riguardante il diritto del massimo del salario dopo 15 anni di servizio. Per la maggior parte delle categorie e classi di impiegati e nell'interesse stesso di questi ultimi, è bene che questo lasso di tempo sia più lungo, come è d'altronde nella Germania Meridionale.

In quanto al postulato concernente l'aumento dell'indennità per il servizio di notte, noi abbiamo cercato di tenerne conto nella fissazione dei salari. Da schiarimenti presi presso Compagnie estere risulta che esse non retribuiscono in modo speciale il servizio di notte. In queste contingenze noi non abbiamo dunque alcun motivo plausibile per scostarci dalla pratica seguita fino ad oggi. Se si stabilisce per il personale del servizio di notte una alternazione regolare, non è punto necessario di fare la distinzione tra servizio di giorno e servizio di notte.

La *terza rivendicazione principale* tende all'istituzione di una *prammatica di servizio*. I petenti si esprimevano a questo riguardo così:

« Il postulato concernente l'istituzione di una prammatica di servizio non è certamente una cosa ingiusta o straordinaria. Noi sappiamo perfettamente che colla Direzione attuale gli impiegati non corrono alcun rischio di perdere ingiustamente il loro posto, ma voi comprenderete pure che noi cerchiamo di premunirci contro le conseguenze eventuali di un cambiamento di persone o di qualsiasi avvenimento analogo ».

Va da sè che noi abbiamo sempre avuto uno statuto in cui sono enunciati i principii fondamentali reggenti le condizioni generali di servizio come l'entrata ed uscita (dimissioni), congedi, occupazioni estranee al servizio, retribuzioni in caso di malattia, sospensione e revocazione immediata in caso di gravi infrazioni ai doveri del servizio, ecc. Ogni contratto d'ingaggiamento è contemplato espressamente nel detto statuto, che è intitolato: *Prescrizioni generali per i funzionari ed impiegati.*

« Ci è sembrato che la petizione era diretta meno contro l'espulsione in caso di falli gravi che contro le revocazioni arbitrarie. Ora le nostre *Prescrizioni generali* stabiliscono il principio che ciascuna delle parti contraenti, può, mediante un avviso preventivo, annullare il contratto d'ingaggiamento e che, a meno di disposizioni contrarie inserite in quest'ultimo, la dilazione di tempo è di 3 mesi ».

Questa clausola è perfettamente conforme al codice federale delle obbligazioni.

Lo Stato stesso (Confederazione e Cantoni Svizzeri) parte dal principio che il contratto può essere annullato poichè prescrive per tutti gli impiegati la rielezione periodica.

(*Continua*).

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Relazione del Consiglio d'Amministrazione sull'Esercizio 1895 - Assemblea generale 25 maggio 1896

(*Cont. e fine, vedi numero 27*).

La Legge del 1885 stabiliva che i nuovi lavori occorrenti sulle linee in esercizio si eseguissero a carico della Cassa per gli aumenti patrimoniali alimentata sostanzialmente mediante prelevamenti sugli aumenti di prodotto oltre i 100 milioni. Ma il prodotto dell'esercizio non ha mai superato questo limite dichiarato iniziale e intanto si è dimostrata la necessità di eseguire molti lavori stabiliti a carico della Cassa per gli aumenti patrimoniali, sebbene non dipendenti da aumento di traffico ma dallo stato tuttora insufficiente degli impianti attuali e dalle variazioni che avvengono nei bisogni locali e nelle correnti del traffico.

Il Governo ha riconosciuto questa deficienza della legge del 1885, e la Società ha dovuto tener conto del benefizio che deriverebbe all'esercizio sociale dall'assegnazione dei fondi occorrenti per il funzionamento della Cassa; e quindi si è concordato il provvedimento per cui la Cassa patrimoniale disporrà di 33 milioni di lire per i lavori indispensabili nei rimanenti 9 anni di esercizio della Rete Adriatica, portandovi la Società il suo contributo sotto forma di anticipazione senza interessi di metà dei capitali da spendersi in ciascuno dei nove esercizi.

Il contributo non è lieve, ma confidiamo che sarà compensato dalle economie nelle spese d'esercizio in conseguenza degli ampliamenti e nuovi impianti che si faranno sulle linee, ed anche dalla semplificazione dei corrispondenti congegni amministrativi.

In secondo luogo l'accordo dispone l'assunzione a cottimo da parte della Società della gestione dei due primi Fondi di riserva istituiti dalla Legge del 1885 per riparare e prevenire i danni di forza maggiore e per rinnovare il materiale metallico d'armamento. L'esperienza dei trascorsi dieci anni d'esercizio ci fa ritenere che le spese che sarebbero a carico dei due fondi possano essere contenute nel limite della dotazione loro assegnata che risulta di circa 2 milioni all'anno; e in ogni modo dal cottimo la Società avrà il vantaggio delle minori spese di amministrazione e dei rapporti più facili coll'Ispettorato governativo.

È conservata la gestione indipendente del terzo Fondo di riserva, ma oltre al rinnovamento del materiale rotabile reso inservibile dall'uso, secondo i nuovi patti il Fondo provvederebbe anche ai miglioramenti del materiale da rinnovarsi, assumendosi così un onere che secondo il contratto vigente sarebbe a carico della Cassa patrimoniale. Questa potrà così impiegare tutte le somme disponibili in altri lavori, mentre le attività del terzo Fondo durante il residuo novennio basteranno anche per le maggiori spese addossategli, ed il rinnovamento del materiale potrà con ciò eseguirsi più convenientemente.

Le altre disposizioni comprendono le modalità accessorie ai suindicati patti principali, che noi esprimiamo il vivo desiderio possano attuarsi soprattutto per la maggior libertà d'azione che ne verrà alla Società nell'esercizio delle sue linee.

X. — Ordinamento degl'istituti di previdenza per il personale.

Colla deliberazione del 20 luglio 1888 l'Assemblea generale autorizzò il Consiglio d'amministrazione a concordare definitivamente e a porre in esecuzione, sia contemporaneamente sia disgiuntamente, la riforma e la unificazione delle Casse Pensioni e Soccorso della Rete Adriatica, concertando coi Comitati e colle altre autorità competenti il testo dei relativi statuti.

Con successiva deliberazione del 16 maggio 1889, in presenza delle difficoltà insorte per la riforma totale ed in attesa che questa potesse attuarsi, fu autorizzato il Consiglio stesso ad applicare frattanto le nuove basi alle Casse della rete di proprietà sociale colle modificazioni statutarie da concertarsi col R. Governo, e con le occorrenti disposizioni speciali e transitorie.

Il R. Governo non riscontrando opportuna una riforma parziale che avrebbe indotta, sia pure temporaneamente, una diversità di trattamento fra le classi del personale, preferì di affrettare la riforma generica; ma volle che questa avvenisse in via provvisoria e salve le opportune modificazioni che resultassero necessarie al seguito di uno studio più accurato della revisione dei computi e delle basi di quelle istituzioni, conforme se ne dovette esprimere le riserva esplicita nell'ultimo articolo degli statuti, che vennero attuati con effetto dal 1° gennaio 1890; di guisa che non fu concesso al Consiglio di completare fino da allora la esecuzione definitiva del mandato da voi affidatogli.

Una Commissione mista di funzionari governativi e sociali fu poi incaricata di approfondire, per quanto possibile, la situazione economica dei Consorzi, in ispecie per quanto poteva riferirsi alle probabili deficienze di bilancio per il loro avvenire più o meno remoto, e il lavoro difficile, com-

plicato e sempre incerto, sia per la ristrettezza dei dati di osservazione, sia per la stessa sua indole intesa a presagire gli eventi futuri e lo svolgimento dei successivi bilanci, fu condotto a termine nel maggio 1895.

Fu allora che la Società e i Comitati insisterouo vivamente presso il R. Governo all'effetto di concertare i provvedimenti occorrenti per una sistemazione definitiva o almeno tale che assicurasse il regolare funzionamento dei Consorzi per un lungo periodo di tempo, tanto da dare agio a raccogliere maggiori e più probabili elementi di giudizio per l'avvenire.

Il R. Governo si prestò di buon grado alle trattative occorrenti, e, constatata l'insufficienza o meglio l'inefficacia assoluta del provvedimento escogitato dalle Convenzioni ferroviarie per fronteggiare i disavanzi anche allora previsti, nell'intento di evitare aggravi ai compartecipanti, si propose di adottare altri mezzi di risorsa per le Casse, e concretò le sue idee circa i nuovi provvedimenti e circa le modificazioni statutarie che le Società avrebbero dovuto concordare per sempre meglio guarentire la vita economica ed il regolare andamento di quelle benefiche istituzioni.

Le trattative sono a buon punto e si spera di condurle fra breve tempo ad effetto previa la sanzione legislativa che per alcuna parte è indispensabile; ma frattanto, sebbene il Consiglio per le deliberazioni segnalate in principio possa ritenersi già autorizzato a concretare quel definitivo assetto alle condizioni che reputerà più corrispondenti allo scopo, stima opportuno ad ogni esuberante cautela di domandarvi una nuova e più speciale autorizzazione.

D'altra parte il Consiglio, edotto ormai dall'esperienza di tutte le Casse Pensioni italiane e straniere, ed allo scopo di non aprire pel futuro il campo a nuove e maggiori delusioni, avrebbe in animo, per quanto riguarda le successive ammissioni di nuovi impiegati, di abbandonare il sistema attuale e di aprire per essi una nuova forma di trattamento consistente nel cosidetto conto individuale, dove la Società verserebbe a pro di ciascuno la stessa quota come per gli altri di contributo proporzionale alle ritenute praticate all'impiegato, a credito personale del quale sarebbero iscritti i versamenti sociali e le ritenute proprie coi relativi interessi capitalizzati; il prodotto totale costituirebbe il credito di lui e della famiglia pel caso di morte o di passaggio in quiescenza: salvo a stabilire, mediante apposito regolamento, tutto ciò che attiene ai particolari di esecuzione e al godimento e alla soddisfazione a tempo debito del credito accumulato a favore degli aventi diritto.

Per questi motivi vi proponiamo le deliberazioni di cui al n. 4.

XI. — Utile netto dell'Esercizio.

Prodotti. — Quota del 62,50 0|0 sul prodotto lordo ottenuto dall'esercizio della rete principale (art. 25 del Contratto di esercizio)	L. 60,086,536.84
Compensi dovuti dallo Stato per l'esercizio della rete complementare (art. 73 del Capitolato allegato al Contratto d'esercizio)	» 8,821,990.91
Compensi e proventi diversi .	» 580,158.23
Proventi in rimborso di spesa .	» 2,423,952.78
Totale	L. 71.912.638,76
Spese. — Spese complessive dell'esercizio, così ordinarie che straordinarie	» 68,103,951.95
Utile netto dell'esercizio . .	» 3,8086.86.81

XII. — Liquidazione generale.

Impiego dei residui attivi al 30 giugno 1895.

Il capitale di esclusiva proprietà degli Azionisti ascendeva, come dalla liquidazione dell'anno 1894, a		» 16,029,520.19
aggiungendo i prelievi fatti sull'utile derivante dall'impiego del capitale stesso durante quell'esercizio, cioè:		
quota per ammortizzazione delle azioni a matrice		L. 22,715.88
6 0|0 alla riserva ordinaria .		» 44,407.89
si hanno in totale		L. 16,096,643.96
Questo capitale, com'è noto, in parte fu investito nell'acquisto di stabili e titoli diversi, e per la rimanenza si considera impiegato al tasso medio della rendita.		
Il provento complessivo del 1895, è stato di		L. 71,317.006
da cui detratto l'interesse imputabile al fondo per l'ammortizzazione delle 60 mila azioni a matrice, in		» 23,851.67
restano .		L. 689,318.39
Deducendo inoltre i prelievi statuari, ossia:		
il 6 0|0 alla riserva ordinaria	L. 41,359.10	
il 5 0|0 assegnato:		
per 3|4 al Consiglio d'amministrazione . . .	» 25,849.44	
e per 1|4 ai Capi di servizio	» 8,616.48	
		» 75,825.02
rimangono .		L. 613,493 37
e aggiungendo per contro il residuo utile non distribuito al 31 dicembre 1894 in		» 6,039.41
si ha una somma disponibile di .		L. 619,532.78
dalla quale vi proponiamo prelevare ripartibili fra gli azionisti in ragione di L. 1.45 per ognuna delle 420 mila azioni e cartelle di godimento in circolazione,		» 609,000.00
portando a conto nuovo . .		L. 10,532.78

Gestione della rete Adriatica.

Attivo.

Sovvenzione chilometrica spettante alla Società per la costruzione delle linee:	
ai termini dell'art. 7 del Contratto di esercizio	L. 32,061,645.88
ai termini dell'art. 9 della Convenzione 20 giugno 1888	» 4,877,662.91
compenso per l'impiego del materiale rotabile e d'esercizio (art. 26 del Contratto di esercizio)	» 6,660,000.00
utile netto dell'esercizio . . .	» 8,808,686.81
Totale .	L. 47,407,995.60

Passivo.

Interessi in monte ed ammortizzazione delle azioni e delle obbligazioni sorteggiate . . .	L. 40,534,172.47	
quota di ammortamento delle spese di fondazione	» 27,131.31	
spese d'amministrazione centrale (quotazione dei titoli all'estero, spese e tasse diverse) . . .	» 1,275,458.00	
		L. 47,407,995.60
perdite di cambio	» 1,054,901.78	
tassa di ricchezza mobile sul reddito industriale	» 1,430.225.01	
		» 44,321,888.57
risultanza attiva		L. 3,086,107.03
Prelievi determinati dall'art. 52 dello Statuto sociale:		
il 6 0|0 alla riserva ordinaria . . .	L. 185,166.01	
il 5 0|0 assegnato:		
per 3|4 al Consiglio d'amministrazione . . .	» 11,572.942	

e per 1/4 ai Capi di servizio . . . L.	38,576.34	
maggiore somma occorrente a completare l'assegno minimo fissato a favore del Consiglio d'amministrazione dell'assemblea del 10 giugno 1871 »	8,421.55	
	L.	34,7893.32
Rimangono	L.	2,7382,13 71
Avanzo di utili del 1894 non distribuiti	»	20,089.87
Totale utili repartibili	L.	2,758,303.58
Vi proponiamo pertanto di prelevare da questa somma	»	2,751,000.00
repartibili fra gli azionisti in ragione di L. 6.55 per ognuna delle 420,000 azioni e cartelle di godimento in circolazione,		
rimanendo da portarsi a conto nuovo	L.	7,303.58

Signori,

Abbiamo l'onore di sottoporre alle vostre deliberazioni le seguenti proposte:

1. L'Assemblea generale degli azionisti approva il Contratto stipulato col Governo del Re il 29 gennaio 1896 per la costruzione dei tronchi Boiano-Cantalupo e Cantalupo Carpinone e per l'esercizio della intiera linea Isernia-Campobasso (allegato n. 13);

2. L'Assemblea generale degli azionisti autorizza il Consiglio d'amministrazione a stipulare col Governo del Re gli accordi necessari per attuare le modificazioni al Contratto ed al Capitolato per l'esercizio della rete Adriatica in base alle condizioni di massima già concordate che sono riferite nell'allegato n. 14 alla presente relazione;

3. Per soddisfare gli impegni assumendi colle suddette modificazioni al Contratto d'esercizio l'Assemblea generale degli azionisti autorizza fin d'ora il Consiglio d'amministrazione ad emettere nuove obbligazioni sociali in corrispondenza del capitale costituito dai sussidi dello Stato, fino alla somma di 18 milioni di lire;

4. L'Assemblea generale degli azionisti autorizza il Consiglio d'amministrazione:

a) a concordare coi Comitati della Cassa Pensioni e della Cassa Soccorso e col R. Governo tutti quei provvedimenti e quelle riforme che stimerà opportune per maggior garanzia del funzionamento di questi Istituti e per stabilire e porre in esecuzione il testo definitivo dei relativi statuti;

b) a stabilire il personale da assumere in servizio in futuro che, in luogo del trattamento per le pensioni vigente per quello già ammesso, sia assoggettato al regime del così detto conto individuale, dove la Società verserà lo stesso contributo proporzionale che avrebbe corrisposto alla Cassa Pensioni, ed a stabilire e porre ad esecuzione di concerto col R. Governo il regolamento od i regolamenti particolareggiati per l'attuazione di questo nuovo metodo di previdenza;

5. L'Assemblea generale degli azionisti approva la relazione del Consiglio d'amministrazione, il preventivo del 1896, i conti del 1895, e fissa in lire otto il dividendo per ciascuna delle 420,000 azioni e cartelle di godimento in circolazione;

abbiamo poi l'onore di invitarvi ad eleggere:

a) sette consiglieri d'amministrazione in luogo dei signori:

Bastogi conte Giovannangelo, Bassi nobile comm. Girolamo, Balduino comm. Giuseppe, Cerasi conte Antonio, Cini cav. Giovanni, Fonio comm. ing. Alessandro, Papa cav. avv. Antonio, uscenti di carica per turno e rieleggibili;

b) due consiglieri d'amministrazione in sostituzione del defunto comm. nobile Carlo Cagnola e di S. E. il principe don Tommaso Corsini, il quale ha rinunciato all'uffizio, per il tempo in cui essi sarebbero rimasti in carica;

c) tre sindaci e due supplenti, giusta le disposizioni dell'art. 183 del Codice di Commercio e dell'art. 32, paragrafo 1°, degli Statuti sociali.

Relazione dei sindaci sul bilancio al 31 dicembre 1895.

Signori azionisti,

Ringraziandovi dell'incarico che avete voluto affidarci, eleggendoci a vostri sindaci per la gestione 1895, siamo a ragguagliarvi sull'esame del bilancio che vi è sottoposto.

Conto esercizio.

Questo conto presenta i seguenti risultati:

I prodotti ammontano alla cifra di	L.	71,912,638.76
e le spese a	»	68,103,951.95
per cui si ha un utile netto di . .	L.	3,808,686.81

in aumento di L. 107,165.43 su quello dell'esercizio 1894.

Noterete con piacere una diminuzione sensibile nelle spese generali ed in quelle della trazione.

Liquidazione generale.

Il saldo liquidazione presenta un maggior utile sopra l'anno 1894 di L. 54,859.87.

La differenza cambio presenta una maggiore spesa di L. 22,256.62; ma nella cifra totale di L. 1,054,901.78, che vedete esposta per differenze di cambio, è compresa una somma di arretrati liquidati nel 1895 con altre ferrovie per servizio cumulativo di esercizi precedenti, e, senza ciò, avremmo avuto anche nel cambio una notevole diminuzione.

Per la partita *quotazione titoli all'estero*, si ebbe una spesa di L. 149,205.81, minore quindi di L. 25,355.41 di quella avutasi nel 1894.

Dai risultati della liquidazione generale, della quale vi parlerà il vostro Consiglio, risulta che quest'anno si può assegnare alle azioni sulla gestione della rete Adriatica un dividendo di L. 6.55, portando a conto nuovo L. 7,303.58, e ciò senza toccare alcuna delle vostre riserve.

Inoltre col risultato dell'impiego de' residui attivi della cessata gestione Meridionale si ebbe un provento complessivo di L. 713,170.06, dalle quali, fatte tutte le detrazioni normali ed aggiungendo il residuo utili non distribuito del 1894, si ha la somma disponibile di L. 619,532.78, la quale permette di assegnare L. 1.45 ad ognuna delle azioni e delle cartelle di godimento, portando a conto nuovo lire 10,532.78. Ond'è che anche quest'anno spetterebbe ad ognuna delle vostre azioni e cartelle di godimento un dividendo di L. 8, oltre alle L. 25 già pagate.

Vi invitiamo fiduciosi ad approvare queste proposte dell'onorevole vostro Consiglio, e così, oltre a mantenere fermo il fondo di riserva straordinario in L. 500,000, voi aumentate l'avanzo utili ed il fondo di riserva ordinario mediante prelevamento statutario di L. 226,525.52.

Situazione patrimoniale.

Passivo.

Dallo Stato si è incassata la sesta annualità di L. 2,758,600 per rimborso parziale delle spese per la costruzione delle nuove linee, come dalla convenzione 20 giugno 1888.

Nella categoria prestiti osserverete che vennero emesse 30225 obbligazioni, con un ricavo complessivo di lire 8,205,523.42, delle quali una parte, e cioè L. 2,571,182.90, vennero destinate a surrogare 6760 buoni in oro, sorteggiati nell'anno, più i 567 dell'anno precedente, rimasti da sostituire; cosicchè il debito sociale si è effettivamente aumentato di L. 5,634,340.52.

Attivo.

Nel conto costruzioni, che vedete figurare per la somma di L. 573,450,028.14, voi noterete un aumento di lire

15,869,429.64, dovuto per la maggior parte alla costruzione delle linee concesse con la legge del 20 luglio 1888; ed in ciò troverete la spiegazione dell'aumentato debito sociale.

La cifra degli approvvigionamenti, che nell'anno scorso era di L. 187,231,271.79, figura nel bilancio sottopostovi per la somma di L. 186,351,909.13, con una diminuzione di L. 879,362 66.

Nella partita portafoglio, banchieri e casse, vedrete alla voce banchieri una diminuzione di L. 6,296,203.29, dovuta al cessato servizio da parte nostra delle obbligazioni ferroviarie governative, e per conseguenza la soppressione della voce in passivo relativa a questo servizio.

Troverete poi all'attivo del nostro bilancio generale esposti i depositi cauzionali per cariche sociali, quelli cauzionali di terzi e quelli dei nostri istituti di previdenza per una somma di L. 71,266,056.29 al valore nominale dei titoli, che trova riscontro in altrettanta somma inscritta al passivo sotto la voce depositanti.

Ci riesce gradevole il potervi dire che nelle nostre visite frequenti alle Casse sociali, a quelle dei titoli e dei depositi ed agli uffici della Ragioneria centrale, abbiamo potuto constatare la massima regolarità e l'ordine più perfetto; e se di ciò il merito principale spetta alla vostra Direzione generale, ne va pure tributata lode ai capi di servizio e d'ufficio da essa dipendenti, dei quali abbiamo potuto apprezzare ancora una volta lo zelo, l'intelligenza e l'affetto alla Società ed al proprio ufficio.

Vi invitiamo dunque a dare la vostra approvazione al bilancio che vi è sottoposto per l'esercizio 1895.

I Sindaci: Cosimo Peruzzi, Giulio Pesaro, Manfredo da Passano.

Deliberazione dell'Assemblea.

Risultarono depositate azioni 140,921, con diritto a voti 4037.

Intervennero all'assemblea 127 azionisti, rappresentanti azioni 128,205, con diritto a voti 1009.

L'*Assemblea:*

Ha approvato il contratto stipulato col Governo del Re, il 29 gennaio 1896, per la costruzione dei tronchi Boiano-Cantalupo e Cantalupo-Carpinone, e per l'esercizio della intiera linea Isernia-Campobasso;

Ha autorizzato il Consiglio d'Amministrazione a stipulare col Governo del Re gli accordi necessari per attuare le modificazioni al contratto ed al capitolato per l'esercizio della rete Adriatica in base alle condizioni di massima già concordate;

Per soddisfare gli impegni assumendi colle suddette modificazioni al contratto d'esercizio, ha autorizzato fin d'ora il Consiglio d'Amministrazione ad emettere nuove obbligazioni sociali in corrispondenza del capitale costituito dai sussidi dello Stato, fino alla somma di 18 milioni di lire;

Ha autorizzato il Consiglio d'Amministrazione:

a) A concordare coi Comitati della Cassa pensioni e della Cassa soccorso e col Governo tutti quei provvedimenti e quelle riforme che stimerà opportune per maggior garanzia del funzionamento di questi istituti e per stabilire e porre in esecuzione il testo definitivo dei relativi statuti;

b) A stabilire per il personale da assumere in servizio in futuro che, in luogo del trattamento per le pensioni, vigente per quello già ammesso, sia assoggettato al regime del così detto conto individuale, dove la Società verserà lo stesso contributo proporzionale che avrebbe corrisposto alla Cassa pensioni, ed a stabilire e porre ad esecuzione, di concerto col R. Governo, il regolamento od i regolamenti particolareggiati per l'attuazione di questo nuovo metodo di previdenza;

Ha approvato la Relazione del Consiglio d'Amministrazione, il preventivo del 1896, i conti del 1895, ed ha fissato in L. 8 il dividendo per ciascuna delle 420,000 azioni e cartelle di godimento in circolazione;

Ha rieletto i consiglieri d'Amministrazione uscenti di carica per turno e rieleggibili, e cioè i signori: Bastogi conte Giovannangelo, Bassi nobile comm. Girolamo, Balduino comm. Giuseppe, Cerasi conte Antonio, Cini cavaliere Giovanni, Fonio comm. ing. Alessandro, Papa cav. avvocato Giovanni Antonio;

Ha eletto consiglieri d'Amministrazione i signori: Strozzi duca Leone, Revedin conte Giovanni in sostituzione del defunto comm. nobile Carlo Cagnola e di S. E. il principe don Tommaso Corsini, il quale ha rinunziato all'uffizio per il tempo in cui essi sarebbero rimasti in carica;

Ha nominato sindaci i signori: Peruzzi comm. Cosimo, Da Passano marchese Manfredo, Paravicini nobile ing. Guido; e sindaci supplenti i signori: Borghieri cav. Alessandro, Rossi comm. Girolamo.

CRONACA PARLAMENTARE
delle FERROVIE e dei LAVORI PUBBLICI

Camera dei Deputati.

Lavori e provviste sulle ferrovie. — Nella seduta antimeridiana del 7 corrente è incominciata la discussione del progetto di legge sui *lavori e provviste sulle ferrovie per le linee in esercizio* delle tre Reti di cui abbiamo pubblicato il testo e la Relazione nei numeri 19, 20, 21, 22, 25. Data l'importanza dell'argomento, riassumiamo largamente la discussione.

Nella seduta del 7, l'on. Rava notò che questo disegno di legge costituisce un'altra delle disillusioni delle Convenzioni, le quali non mantennero neppure le rosee previsioni, sulle quali le Convenzioni stesse si erano fondate, e gli introiti ferroviari si dimostrarono inferiori ai presagi, come non si avverarono tutte le ipotesi intorno alle casse patrimoniali, ecc.

Data lode al Relatore per il diligentissimo suo lavoro, dimostra come siano falliti i calcoli fatti sia sul fabbisogno per la manutenzione delle ferrovie che sui mezzi per farvi fronte: all'errore passato il Governo vuol provvedere oggi disponendo di settantanove milioni, dei quali una metà verrebbe sborsata dallo Stato, e l'altra anticipata dalle Società. La Commissione modifica in parte le proposte del Governo, ma ad ogni modo i 79 milioni verranno pur sempre pagati dallo Stato, mentre una parte si dovrebbe ricevere dalle Società con una nuova tassa sui trasporti a grande velocità e con un prestito.

Notò che si pagano alle Società esercenti notevoli somme per studi di nuovi progetti, che poi non si eseguiscono, ed osserva che queste stesse somme potrebbero spendersi più utilmente a completare le linee che sono di un'assoluta necessità e che pure rimangono interrotte.

Accennò alla rinnovazione delle traversine, che deve considerarsi come opera di ordinaria manutenzione, e tale venne ritenuta e dalla Camera e dal Consiglio Superiore dei lavori pubblici; ma che invece si porta a conto dello Stato contro ogni legge e contro gli espressi patti contrattuali.

Rilevò che le Società esercenti cercano con ogni mezzo di far fare allo Stato, in conto delle casse patrimoniali, dei lavori anche inutili, e ciò per la semplice ragione che per la sorveglianza di tali lavori percepiscono il 9.90 per cento e risparmiano di più alcune spese d'esercizio (*Commenti*).

In questo modo si comprende bene che ogni anno si debba venire alla Camera con proposte di nuovi lavori per le linee in esercizio. Crede che appunto in occasione di questi disegni di legge, trattandosi di lavori che si fanno a richiesta delle Società e che non sono obbligatorii per contratto, si potrebbe approfittarne per risolvere favorevolmente altre spinose vertenze colle Società, come tutte quelle relative al servizio postale sul quale le Società accampano pretese così assurde che parrebbero perfino incredibili. (*Commenti*).

Esortò il Ministro a render conto partitamente alla Camera di tutte le controversie relative all'esercizio ferroviario, ed a questo proposito osservò essere affatto insufficiente una relazione non è guari distribuita. È ormai indubitabile che le Convenzioni sono una fonte inesauribile di liti, perchè per ogni spesa sorge questione se debba imputarsi in conto patrimonio od in conto esercizio.

Reputa quindi veramente che sia il caso di addivenire ad una riforma radicale di queste Convenzioni, e poichè il Ministro accennò a siffatta idea, lo incoraggiò a tradurla risolutamente in atto appena si conoscano i risultati dell'inchiesta recentemente approvata.

— Nella seduta del 9 corrente l'on. *Biscaretti* richiamò l'attenzione dell'onorevole ministro sui passaggi a livello che presentano gravissimi inconvenienti. Accennò alle interruzioni delle comunicazioni che alcune volte, specie in certe linee, si protrae di molti minuti e persino di qualche ora. Suggerì alcuni provvedimenti che ovvierebbero ai lamentati inconvenienti.

L'on. *Buttini* lodò il ministro e la Commissione per lo scopo che si sono prefissi con questo disegno di legge. Lodò sopratutto la diligenza dell'on. relatore, che ha posto tanta cura nel disciplinare le spese per questa materia.

Però, disse volere alcuni schiarimenti, senza dei quali non potrebbe votare il disegno di legge. Egli dubita che sia utile nelle presenti condizioni, alla vigilia di rinnovare i patti contrattuali, accordare altre facoltà agli esercenti per il lungo periodo di 9 anni; egli vorrebbe quindi che le disposizioni della legge fossero estese solamente al prossimo esercizio.

Parlò delle tasse sui trasporti, osservando che l'iniziativa di esse è stata presa dalla Commissione, e non dal Ministero. Ma si è pensato alle conseguenze di queste tasse, per quanto blande esse siano? Ma lo Stato, proprietario della rete ferroviaria principale, ha proprio interesse di far divergere i traffici sulle reti secondarie ed economiche? E non si deve tener conto di quanto le tasse dei trasporti si elevino per effetto degli arrotondamenti chilogrammetrici? Ricordò di avere, all'epoca delle convenzioni, difeso la parte che si riferisce alla percentuale, considerando gli effetti che la rete complementare avrebbe prodotti sulla rete principale. Ma proprio ora che quegli effetti si possono considerare finiti, non crede opportuno il provvedimento proposto.

Perazzi, Ministro dei Lavori Pubblici, cominciò col notare che questo disegno di legge non implica nuove disposizioni, ma provvede semplicemente ad eseguire la legge delle convenzioni in quella parte che si riferisce agli aumenti patrimoniali.

Notò altresì che questo disegno di legge, destinato a dar modo ai traffici ferroviari di svolgersi, gli fu consegnato e vivamente raccomandato dal Ministero precedente, e per ciò si stupisce che sia stato così acerbamente criticato dall'on. Rava.

Ammise che sia opportuno togliere di mezzo i corpi opachi, e ricorda di avere ripetutamente accennato all'idea di provvedere all'esercizio ferroviario mediante contratti nuovi, dal momento che le convenzioni non hanno soddisfatto nè le Società, nè l'erario, nè il pubblico; ma, ciò nondimeno, e anche nell'ipotesi che i nuovi contratti si facciano, il disegno di legge è opportuno che sia esteso per tutta la durata delle attuali convenzioni, al fine di lasciare piena libertà d'azione al ministro che deve stipularli e al Parlamento che deve discuterli ed approvarli.

Confutò le obbiezioni dell'on. Rava intorno all'interesse delle somme anticipate dalle Società, agli obblighi di queste per rifornimento di certe parti del materiale fisso; dimostrò il sistema seguito per stabilire la quota di beneficio sia del Governo che delle Società, aggiungendo che però, dal computo delle spese, rimasero escluse l'armatura metallica e le traversine.

Rispose all'on. Buttini, ripetendo che il disegno di legge è opportuno che duri fino alla scadenza delle convenzioni, e che l'aumento proposto delle tariffe è richiesto dalla necessità di provvedere alla deficienza di capitale ferroviario. D'altronde, rilevò, che trattasi di un aggravio poco sensibile, e che perciò non si può temere che abbia ad avere effetto di deprimere gli introiti a beneficio delle ferrovie secondarie.

Dopo approvata la chiusura, il relatore on. *Rubini* difese il progetto di legge dalle censure mossegli, dicendo che, indipendentemente anche dai buoni effetti finanziari, produrrà un'utile semplificazione togliendo alle casse ferroviare una quantità di servizi, di cui furono sopraccaricate, e che non avevano niente a che fare con lo scopo pel quale erano state istituite.

Confutò le obbiezioni sollevate contro il disegno della Commissione, dimostrando che esso, lungi dall'aggravare la spesa, la riduce anzi da 20 milioni all'anno, quanti se ne sono spesi finora, a soli otto milioni e mezzo, mentre provvede ad urgenti bisogni da ogni parte fatti sentire pel miglioramento dell'esercizio.

Accennò poi al proposto aumento delle tariffe sulle merci a grande velocità, facendo notare che la Giunta del bilancio aveva invece chiesto di imporre una sopratassa sui treni diretti (*approvazioni*), e dolendosi che tale concetto non sia stato accolto dall'amministrazione.

Crederebbe pericoloso limitare ad un solo anno la durata di questo disegno di legge, e conclude raccomandandolo all'approvazione della Camera. (*Vive approvazioni, applausi, congratulazioni*).

Nella seduta antimeridiana di ieri è cominciata quindi la discussione degli articoli, senza notevoli incidenti. Furono approvati i dieci primi articoli con alcuni emendamenti accettati dal Ministero e dalla Commissione.

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

Nuove costruzioni dell'Adriatica.

(*Stato dei lavori al 1° maggio 1896*).

I. — Linea Lecco-Colico (In esercizio).

Continuano i lavori di completamento e sistemazione della linea.

II. — Linea Rocchetta Melfi-Potenza.

Tronco Rocchetta-Rionero (In esercizio). — Si seguita a lavorare in opere di sistemazione e consolidamento.

Tronco Rionero-Potenza. — a) Movimenti di materie. — Parte eseguita in rialzo m³ 381,260; in iscavo m³ 367,110. Totale m³ 748,370. Parte da eseguirsi: in rialzo m³ 195,690; in iscavo m³ 181,970. Totale m³ 377,660. Movimento complessivo m³ 1,126,030. Il lavoro fatto corrisponde a 66[100 del totale, con l'aumento di 4[100 nel quantitativo del mese precedente.

b) Opere d'arte. — Delle 147 opere d'arte (fra maggiori e minori), 71 sono ultimate, 35 in costruzione e 41 non ancora iniziate. Nel mese si è lavorato in 9 opere minori ed in 13 maggiori. Il lavoro fatto corrisponde a 58[100 del totale, con l'aumento di 2[10 sul quantitativo del mese precedente.

c) Gallerie. — Si sono iniziate nel mese 2 gallerie: Pietramartelluzza (Prog. 37.399) e la Artificiale (Prog. 65.039), e si è proseguito il lavoro in altre 8. Nell'insieme si hanno 5 gallerie ultimate, della lunghezza complessiva di m. 4111; 11 in costruzione, della lunghezza complessiva di m. 5773, di cui trovansi eseguiti m. 3123; 1 non iniziata, di m. 110. Il lavoro fatto corrisponde a 75[100 del totale, con un aumento di 4[100 sul quantitativo del mese precedente.

d) Stazioni. — Nel mese si è lavorato ai fabbricati della stazione di Lagopesole, ed agli scavi del fabbricato viaggiatori in stazione di Potenza Superiore. I fabbricati delle altre 3 stazioni sono ultimati. Lavoro eseguito 69[100 del totale, coll'aumento di 2[100 sul quantitativo del mese precedente.

e) Case cantoniere. — Si è lavorato nel mese in due cantoniere. Nell'insieme si hanno: 33 ultimate, 6 in costruzione, 2 non iniziate. Lavoro eseguito 90[100 del totale, con l'aumento di 1[100 sul quantitativo del mese precedente.

f) Passaggi a livello. — Come il mese precedente 60[100 del totale.

g) Opere di consolidamento. — Ultimate 40, in costruzione 23. Nel mese lavorato in 12.

h) Armamento: Nessun lavoro nel mese. Parte eseguita: Massicciata, 1° strato ml. 11.030. Massicciata, 2° strato ml. 1915. Posa ml. 2870.

III. — Linea Rocchetta Melfi-Gioia (In esercizio).

IV. — Linea Sulmona-Isernia.

Tronco Sulmona-Cansano (In esercizio).

Tronco Cansano-Isernia. — a) Movimenti di materie. — Parte eseguita: in rialzo m³ 1,311,415; in iscavo m³ 855,155. Totale m³ 2,166,570. Parte da eseguirsi: in rialzo m³ 161,090; in iscavo m³ 93,590. Totale m³ 254,680. Movimento complessivo m³ 2,421,250. Il lavoro fatto corrisponde a 89[100 del totale, coll'aumento di 1[100 sul quantitativo del mese precedente.

b) Opere d'arte. — Delle 343 opere d'arte (fra maggiori e minori), 231 sono ultimate, 71 in costruzione, 41 da iniziare. Nel mese si è lavorato in 10 opere minori ed in 17 maggiori. Il lavoro fatto corrisponde a

84[100 del totale, con l'aumento di 1[100 sul quantitativo del mese precedente.

c) Gallerie. — Gallerie ultimate 33, della lunghezza complessiva di m. 19,510. Gallerie in costruzione 5, della lunghezza complessiva di metri 1351, di cui eseguiti m. 1216. Una galleria non iniziata di m. 76. Il lavoro eseguito nel mese non influisce che per millesimi sulla percentuale; si ritiene quella del mese scorso 99[100.

d) Stazioni. — Qualche lavoro di finimento nel fabbricato viaggiatori in stazione di Vastogirandi, che non influisce sul quantitativo del mese scorso. Si hanno dunque: 4 stazioni con i fabbricati ultimati, 11 con i fabbricati in corso di costruzione. Lavoro eseguito 69[100 del totale.

e) Case cantoniere. — Pochi lavori di finimento in due case cantoniere. Si ritengono i quantitativi del mese precedente: case ultimate 67, in corso di costruzione 27, non iniziate 3. Lavoro fatto 99[100 del totale.

f) Passaggi a livello. — Eseguiti per 55[100, come il mese scorso.

g) Opere di consolidamento. — Si è lavorato alla fognatura progressiva 122.549. Nell'insieme si hanno: 72 ultimate, in costruzione 3.

h) Armamento. — Nessun lavoro nel mese. Parte eseguita: Massicciata, 1° strato ml. 61,70. Massicciata, 2° strato ml. 21,106. Posa ml. 26,500.

V. — Linea Barletta-Spinazzola (In esercizio).

><

La firma per il Direttore generale della Mediterranea.

Coll'approvazione del Comitato di Amministrazione della Società per le Strade Ferrate del Mediterraneo è stato stabilito che, in caso di contemporanea assenza od impedimento del Direttore generale o del Vice-Direttore generale, la firma per il Direttore generale venga deferita al sig. comm. ing. Giuseppe Oliva, Direttore del Mantenimento e delle Costruzioni.

><

Ferrovie dell'Adriatico

(Progetti, preventivi, ecc., presentati all'approvazione governativa).

La Direzione generale per le Strade Ferrate Meridionali ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici:

1. Il contratto stipulato coll'appaltatore Gelpi Antonio per l'esecuzione dei lavori di deviazione della ferrovia *Colico-Chiavenna*, in corrispondenza del torrente San Cassiano fra i chilometri 19.309.82 e 20.336.51;

2. Il contratto stipulato colla Ditta Festa Giovanni per l'esecuzione di lavori di consolidamento di 10 trincee fra i chilom. 15 e 37 della ferrovia da *Lecco a Como;*

3. La proposta per la costruzione di un magazzino merci nella stazione di Roccaraso lungo la strada ferrata da *Solmona ad Isernia;*

4. La proposta per il prolungamento del piano caricatore e del binario tronco nella fermata di Surbo lungo la linea da *Bologna ad Otranto* con annesso preventivo di spesa di L. 1830;

5. La proposta dei lavori occorrenti per consolidare il muro di sostegno della strada comunale per San Mommè lungo la sponda sinistra del torrente Ombrone ed in corrispondenza del chilom. 82.744 della linea da *Bologna a Pistoia*. La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 5100;

6. Il preventivo della spesa di L. 1150 occorrente per ampliare e rivestire con muratura un tratto del fosso a valle nuovo acquedotto in tubi di ghisa al chilometro 34.395 della linea *Faenza-Firenze* nella stazione di Borgo San Lorenzo;

7. Il progetto relativo all'impianto di una piattaforma del diametro di m. 8.50 nella stazione di Mantova, lungo la ferrovia *Modena-Verona*. La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 11,670, escluso il valore del materiale metallico di armamento valutato in L. 3,400;

8. La proposta, con preventivo di spesa di L. 1300, per ridurre in istato di manutenzione ordinaria il fabbricato che serviva come rimessa locomotive nella vecchia stazione di Treviglio lungo la ferrovia *Treviglio-Bergamo-Rovato;*

9. La proposta dei lavori occorrenti per il consolidamento del manufatto al chilometro 20.786 della linea *Milano-Venezia*. Spesa preventivata L. 1200;

10. La proposta per sistemare le coperture di 5 capannoni del montaggio locomotive nelle Officine del materiale mobile in Firenze-Porta al Prato;

11. La proposta per l'impianto di una piccola tettoia a ricovero dei viaggiatori nella stazione di Olgiate Malgora lungo la ferrovia da *Monza a Calolzio*, con annesso preventivo di spesa di L. 900;

12. L'atto di sottomissione della Ditta Costantino Serrantoni per l'impianto di una parte del servizio di distribuzione d'acqua nella stazione di Marradi lungo la ferrovia da *Faenza a Firenze;*

13. La proposta per sistemare le chiusure del piazzale del magazzino posto al piano terreno del palazzo detto dell'Esposizione in Firenze-Porta al Prato, con preventivo di spesa di L. 750;

14. Il preventivo della spesa di L. 690 occorrente per sostituire due sbarre manovrabili a distanza all'attraversamento al chilom. 37.121 della deviazione *Olmeneta-Brescia* in luogo di quelle in ferro a doppio T ora in opera.

><

Ferrovie del Mediterraneo.

(Progetti, preventivi, ecc. presentati all'approvazione governativa).

L'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici:

1. Proposta per la applicazione di due suonerie elettriche di controllo al lato Taranto della stazione di Cotrone sulla linea da *Taranto a Reggio*. Spesa occorrente L. 475;

2. Proposta per l'impianto di comunicazioni telefoniche fra i posti di blocco n. 24, 25, 26, 27, 28, 29 sulla tratta di linea da *Genova a Sarzana*. Spesa occorrente L. 650;

3. Proposta per migliorie alla latrina del fabbricato viaggiatori nella stazione di Valmadonna, lungo la ferrovia da *Alessandria ad Arona;*

4. Progetto dei lavori occorrenti per l'approfondimento del pozzo della stazione di Cantù-Asnago, nella ferrovia da *Milano a Chiasso*, con annesso preventivo di L. 450;

5. Il progetto per l'impianto di una scogliera a difesa di un tratto del muro al Basento fra i chilometri 202.799 e 203.208 della linea *Eboli-Metaponto* fra le stazioni di Campomaggiore e di Calciano. La spesa preventivata per la esecuzione delle opere ammonta a lire 17,000 e l'approvazione del progetto dovrebbe valore anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità;

6. Il contratto stipulato colla Ditta Società Nazionale delle Officine di Savigliano, per la fornitura di n. 12 carrozze miste di 1ª e di 2ª classe a due assi e

quattro compartimenti per viaggiatori con due ritirate, munite di freno a vite, di freno continuo automatico sistema Westinghouse ad azione rapida e di freno moderabile sistema Henry, con segnalamento d'allarme e riscaldamento a vapore;

7. La proposta riguardante l'impianto di segnali a protezione dei passaggi a livello alle progressive 77.420.03 e 77.535.46 della linea *Parma-Spezia*, presso Pontremoli, con annesso preventivo di spesa di L. 3950;

8. Il contratto stipulato colla Ditta Miani-Silvestri e Comp. di Milano per la fornitura di n. 8 carrozze di 2ª classe a due assi, quattro compartimenti per viaggiatori ed una ritirata, munite di freno a vite, di freno continuo ad aria compressa automatico sistema Westinghouse ad azione rapida e di freno moderabile Henry, con segnalamento di allarme e riscaldamento a vapore;

9. Il contratto stipulato colla Ditta Spinelli Giuseppe di Reggio Calabria, per la esecuzione di lavori di sovra alzamento del muro di guardia presso il ponte Molano fra le stazioni di Saline e di Lazzaro lungo la ferrovia *Taranto-Reggio;*

10. Il contratto stipulato colla Ditta fratelli Diatto di Torino per la fornitura di n. 8 carrozze di 2ª classe, a due assi, quattro compartimenti per viaggiatori ed una ritirata, senza freno a vite, con freno continuo automatico, ad aria compressa, sistema Westinghouse, ad azione rapida, e freno moderabile Henry, con segnalamento d'allarme e riscaldamento a vapore;

11. Il contratto stipulato colla Ditta A. Grondona-Comi e Comp. di Milano per la fornitura di n. 12 carrozze di 1ª classe, a due assi, tre compartimenti per viaggiatori e due ritirate, munite di freno a vite, di freno continuo automatico sistema Westinghouse ad azione rapida e moderabile Henry, con segnalamento d'allarme ad aria compressa e con riscaldamento a vapore.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato, in sue recenti adunanze, ha dato il suo parere sui seguenti affari riguardanti il servizio delle Ferrovie:

1. Sulla opportunità di riconsegnare alla concessionaria Società Anonima di Fiumicino, ora in liquidazione, la linea ferroviaria Ponte Galera-Fiumicino, ora esercitata dalla Società per le Strade Ferrate del Mediterraneo, e subordinatamente sulla convenienza di venire ad una transazione colla predetta concessionaria;

2. Circa la liquidazione dei lavori di consolidamento della scarpata sinistra della trincea in stazione di Gragnano, lungo la ferrovia da Castellammare a Gragnano, eseguiti dall'Impresa Sica Mattia;

3. Su di uno schema di transazione delle vertenze sollevate dalla Ditta Turano, in ordine al collaudo dei lavori da essa eseguiti per l'alzamento di livelletta in un tratto della strada ferrata da Taranto a Reggio di Calabria;

4. Circa una questione di applicabilità della multa contrattuale a carico dell'Impresa Senigallia-Maroni, per la ritardata esecuzione dei lavori di sistemazione della costa franosa fra i km. 214 e 216 della strada ferrata da Eboli a Metaponto;

5. Circa la transazione, mediante il pagamento da parte dell'Amministrazione della somma di L. 14,500, della lite mossa da Pasquale Cricelli per risarcimento di danni in conseguenza dell'occupazione del sottosuolo di un fondo di sua proprietà, per l'apertura di una galleria con due finestre in servizio della ferrovia dell'Ionio;

6. Su di un atto di transazione concordato coll'Impresa Sgerza, in ordine ai compensi da essa Impresa domandati per i lavori di ampliamento delle stazioni di Trinitapoli e di Ofantino di Savoia, nella linea da Bologna ad Otranto.

— Il Consiglio di Stato ha poi ritenuto che anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le espropriazioni siano approvati:

a) Il progetto di un nuovo piano di ampliamento della stazione di Caltanissetta lungo la strada ferrata da Catania a Licata;

b) Il progetto compilato dall'Amministrazione delle Strade Ferrate Meridionali per l'impianto del servizio d'acqua nella stazione per la Carnia, lungo la ferrovia da Udine a Pontebba. La spesa preventivata per l'esecuzione dei lavori all'uopo occorrenti ammonta a L. 22,750.

><

Tariffe ferroviarie italiane:

Siamo informati che il Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio ha raccomandato al R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate che, in occasione del Concorso internazionale per filtri da mosto e vino e per apparecchi e materiali da vinificazione nei paesi caldi, da tenersi nel prossimo mese di settembre in Catania, le Società ferroviare accordino le solite riduzioni di prezzi stabiliti sulle tariffe ordinarie, tanto pel trasporto del materiale che sarà destinato a quella gara, quanto per il trasporto del personale relativo.

—

L'Adriatica d'accordo colla Mediterranea ha sottoposto all'approvazione governativa la proposta di riattivazione della tariffa speciale comune temporanea a piccola velocità accelerata per i trasporti di uva fresca e di uva pigiata a vagone completo da 10, 12, 14 e 15 tonnellate per il periodo dal 15 agosto al 15 dicembre 1896, rimanendo ferme tutte le relative condizioni.

—

La Mediterranea, d'accordo coll'Adriatica ha disposto che si mantenga in vigore per altri due anni, e cioè fino al 31 agosto 1898 la validità della serie B della tariffa locale n. 221 P. V. relativa ai trasporti di vetriolo verde (solfato di ferro) in sacchi, cesti o botti.

—

Il Ministero del Tesoro, d'accordo con quello delle Finanze, ha approvato, per la parte che lo riguarda:

1. La rinnovazione per un altro anno a datare dal 4 giugno p. p. ed alle stesse condizioni già vigenti, della concessione di cui gode la Ditta F. Zina per i suoi trasporti di cereali;

2. La proroga per altri due anni, a partire dal 1° agosto p. v. dell'esperimento delle speciali disposizioni relative al trasporto dei cavalli con i treni accelerati;

3. Alla rinnovazione per un altro anno ed alle stesse condizioni della concessione a favore della Ditta Bisi per i suoi trasporti di legname;

4. La rinnovazione per un altro anno ed alle stesse condizioni già vigenti, della concessione di cui fruiva la Ditta Scarpa per i suoi trasporti di legname in provenienza dall'Austria-Ungheria;

5. Il contratto intervenuto fra la Società per la rete Sicula e la Società Sicula pel traffico dell'asfalto siciliano, riguardante facilitazioni a favore dei trasporti di detta merce da Ragusa a Siracusa-Porto.

><

Tariffe ferroviarie internazionali.

Le stazioni di Ala, Pontebba e Cormons sono ammesse a spedire e ricevere, tanto a grande quanto a piccola velocità, trasporti in servizio diretto austro ungarico-serbo-orientale in base ai prezzi, condizioni e norme di cui alle tariffe relative al servizio diretto medesimo, in vigore dal 1° maggio 1891.

Di dette tariffe, le quali contemplano prezzi speciali ridotti per trasporti bestiame e per determinate merci, come: ferro e lavori di ferro, cemento, calce idraulica, pietre artificiali, piastrelle, tegole e mattoni di cemento, frumento, segala, avena ed altri cereali, ecc., potranno fruire le spedizioni dall'Italia a stazioni della Serbia, della Bulgaria e delle Ferrovie orientali o viceversa, purchè effettuate da ferrovia a ferrovia con appoggio ai transiti di Ala (Peri transito), Pontebba o Cormons (Udine transito), subordinatamente ai casi previsti dalle tariffe medesime accompagnate dai necessari documenti doganali e scortate per la percorrenza italiana da note di spedizione o lettere di porto (a seconda che trattisi di trasporti a grande od a piccola velocità) in uso per il servizio interno e cumulativo italiano.

I documenti di trasporto non dovranno portare alcuna indicazione di istradamento per quanto riguarda la percorrenza estera, poichè, secondo le disposizioni delle precitate tariffe, si ritiene come atto di rinunzia alla applicazione delle medesime una prescrizione qualsiasi fatta dallo speditore circa l'itinerario da percorrersi dalla merce.

I trasporti dei quali si tratta, si intendono accettati alle condizioni stabilite dai rispettivi regolamenti interni di ciascuna amministrazione, e in conseguenza le indennità per avarie, mancanze, perdite e ritardi verranno liquidate secondo i regolamenti in vigore presso l'amministrazione sulle cui linee è stato verificato il danno, esclusa ogni maggiore responsabilità delle ferrovie italiane. Quindi gli speditori sono tenuti a redigere e firmare sui documenti di trasporto una dichiarazione dalla quale si desuma che essi non pretenderanno in tali casi indennità maggiori a quelle predette.

><

Deliberazioni del Comitato Superiore delle Strade Ferrate.

Il Comitato Superiore delle Strade Ferrate ha dato il parere sui seguenti affari:

Nuove proposte della Società esercente la Rete Adriatica pel consolidamento della trincea al chilom. 62, linea Treviso-Belluno;

Progetto presentato dalla suddetta Società per esecuzione di diversi lavori d'ampliamento e sistemazione delle Officine dei Granili in Napoli; importo L. 287,500;

Questioni vertenti tra il R. Ispettorato Generale delle Strade ferrate e la Società esercente la Rete Sicula in ordine alla competenza passiva delle spese incontrate per 347 lavori per L. 752,896 61;

Atti di collaudo per lavori eseguiti dall'appaltatore Ferrari Celestino per consolidamento della scarpata sinistra della trincea, fra i chilom. 128.247 e 128.478 del tratto da S. Caterina a Caltanissetta, linea Bicocca-Caldare;

Convenzione concordata fra la Società esercente le Strade ferrate del Mediterraneo e la Ditta Augusti, Mercenaro e Comp. per poter occupare mq. 37 05 del terreno di proprietà dell'Amministrazione ferroviaria, in corrispondenza ai chilom. 18.385 80 e 18 391 80 della linea Genova-Asti, e poter costruire, con la minima distanza di m. 4.60 dalla più vicina rotaia-binario; tettoia in legno con copertura tegole piane;

Convenzione tra la Società delle Strade ferrate Sicule e il signor avv. Antonio Gugliotta per poter mantenere una casa da questi costruita a distanza inferiore alla legale dal piede terrapieno, sul quale trovasi il piazzale esterno della stazione di Alì, linea Messina Siracusa;

Convenzione tra la Società ferroviaria Mediterranea e il signor Giuseppe David-Risso per poter costruire una casa, in Comune di Bogliasco, a distanza minore della prescritta dalla ferrovia Genova-Pisa, ai chilom. 10.040;

Progetto presentato dalla suddetta Società per completo impianto del servizio merci alla stazione di Saliceto, linea Savona-Bra;

Progetto di alcune opere di consolidamento del ponticello al chilom. 192.732, linea Taranto-Reggio;

Proposta fatta dalla Società esercente la Rete Sicula, perchè non venga applicata all'Impresa Michele Sesto la multa inflittale per ritardo di 25 giorni nell'ultimazione dei lavori di riparazione del ponte al chilom. 114.177, linea Roccapalumba-S. Caterina;

Convenzione fra la Società delle Strade ferrate del Mediterraneo ed il Municipio di Milano per permesso di appoggiare tre pilastri al muro di sostegno della linea Milano-Vigevano ed in quello di sostegno e cinta della stazione di smistamento a Porta Sempione, in corrispondenza alla via Spontini, nonchè il permesso di chiudere l'attuale porta esistente in detta cinta per accesso alla proprietà ferroviaria e di riaprirla in altro punto della cinta stessa.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie Italiane. — *Tariffe e semplificazione nel servizio.* — Al Collegio degli Ingegneri ed Architetti di Milano si è tenuta, sotto la presidenza dell'ing. Saldini, l'annunciata adunanza, con intervento di soci dei due Circoli industriali e commerciali di questa città.

L'ing. Campiglio vi lesse una elaborata relazione sulla proposta di ribassi di tariffe e semplificazioni da introdursi nel servizio ferroviario in Italia; e dopo breve discussione furono approvate le conclusioni della relazione stessa che suonano così:

1. Che vengano in Italia applicati sensibili riduzioni di tariffe, specialmente per le terze classi;
2. Che venga modificata la tassa di bollo sui biglietti sostituendo ad essa una percentuale sulla tassa di trasporto di viaggiatori;
3. che vengano applicate le tariffe differenziali col maggior ribasso possibile sui lunghi percorsi, ed in ogni modo tale che, queste non abbiano a risentire dell'aumento della tassa dei trasporti che verrebbe sostituita per compensare l'erario della tassa di bollo sui biglietti;
4. Che vengano attivati i biglietti combinabili a percorso variabile in sostituzione dei circolari, e che venga studiata l'attuazione di biglietti di famiglia a percorso facoltativo chilometrico;
5. Riduzione delle concessioni di percorso gratuito e delle concessioni speciali che costituiscono oneri alle Amministrazioni ferroviarie;
6. Soppressione delle prime classi ai treni omnibus che non hanno più di 4 viaggiatori in media su tutto, o la maggior parte del percorso;
7. Introduzione delle terze classi nei treni diretti sulle linee di lungo percorso, quando non vi siano abbastanza treni omnibus ed accelerati da soddisfare alle esigenze del pubblico, largheggiando nell'adozione, salvo sopprimerle per quei treni che non dessero una media di 20 persone almeno per treno;
8. Adozione di materiale mobile intercomunicante per le linee secondarie e pei treni locali.

Ferrovie del Mediterraneo. — *Prodotti dal 1° luglio 1895 al 30 giugno 1896.* — Nella decade dal 21 al 30 giugno scorso i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate della Rete Mediterranea (Rete principale e Rete secondaria) ascesero a L. 3,716,096.10,

con un aumento di L. 340,095.97 sulla corrispondente decade del 1895.

L'insieme dei prodotti dal 1° luglio 1895 al 30 giugno 1896 si ragguaglia a L. 127,390,506.72, presentando un aumento di L. 6,967,219.53 sull'esercizio precedente.

Ferrovia Cuneo-Ventimiglia. — Scrivono da Cuneo: « In seguito alla discussione avvenuta alla Camera recentemente, riguardo alla ferrovia Cuneo-Ventimiglia ed alle pubblicazioni fattesi in tale occasione, si è fra le popolazioni interessate radicata la convinzione che per molti e molti anni la ferrovia stessa si arresterà a Vievola.

« Ora è bene far rilevare che questo timore è assolutamente infondato.

« Agli on. Buttini e Rovasenda, che chiedevano l'appalto immediato del tronco Vievola-Tenda, il Ministro Perazzi rispose che per la costruzione di quel tronco non aveva fondi disponibili, d'onde la necessità di attendere fino al 1900. Però, nella tornata 18 giugno, lo stesso Ministro dimostrò di riconoscere come la costruzione di detto tronco Vievola-Tenda debba avere la precedenza su tutti gli altri lavori congeneri appena si disponga di fondi.

« Del resto, la Deputazione politica della Provincia di Cuneo, non appieno rassicurata, insisterà nelle sue sollecitazioni, facendo così il proprio dovere come lo fece finora, impedendo che si arrestassero i lavori della galleria attraverso il Colle di Tenda ».

Ferrovia Saati-Asmara. — Riportiamo dal *Messaggero*, per debito di cronisti, che nel prossimo ottobre si inizieranno i lavori per l'impianto di una ferrovia da Saati ad Asmara, i cui progetti sarebbero già pronti.

Tramvie elettriche a Torino. — La Commissione nominata dal Commissario Regio, comm. Fontana, e composta del prof Galileo Ferraris, Penati ing. Cesare, Moreno ing. Ottavio, Bertoldo ing. Giuseppe, Armò ingegnere Riccardo, per riferire su alcuni progetti presentati al Municipio di Torino, riguardanti la *trazione meccanica delle tramvie*, *l'illuminazione elettrica* e la *forza motrice*, ha posto termine ai suoi lavori.

La relazione fu presentata al Sindaco e venne distribuita.

Riassumeremo, appena la Giunta Municipale si sarà pronunciata, i punti principali dell'importante ed accurato lavoro.

I progetti sottoposti all'esame della Commissione erano i seguenti:

1. Proposte della Società Torinese dei tramways relative alla trazione elettrica.
2. Proposte della Società Belga pei tramways di Torino pure relative alla trazione elettrica.
3. Proposte della Casa Schuckert di Norimberga relative alla illuminazione elettrica, alla trazione delle tramvie ed alla forza motrice.
4. Progetti e proposte della Società Anonima Piemontese di elettricità relativi alla illuminazione elettrica ed alla forza motrice
5. Progetto del signor ing. Giuseppe Guastalla relativo ad un trasporto elettrico di forza motrice.
6. Progetto del signor ing. comm. Vincenzo Soldati relativo ad un trasporto di forza idraulica.
7. Progetto del signor ing, cav. Giacomo Salvadori per trasporto elettrico di energia.

I quesiti che la Commissione doveva esaminare riguardavano la trazione elettrica delle tramvie, l'illuminazione elettrica e la forza motrice

Tramvia elettrica Varese-Ghirla-Luino. — In relazione al programma di sottoscrizione ed in ossequio alle deliberazioni prese dall'adunanza generale dei sottoscrittori della Varese-Ghirla-Luino, il Comitato invita i signori sottoscrittori di azioni a voler provvedere al versamento del secondo e terzo decimo delle azioni sottoscritte, entro il mese di luglio corrente.

I versamenti dei decimi successivi dovranno essere fatti ad intervalli di un mese da uno all'altro, senza che ne venga dato altro avviso.

Tramvia Verona-Albaredo. — Sono incominciati i lavori di posa delle rotaie per cura della impresa Gortero e C.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie Svizzere. — Il Consiglio d'amministrazione dell'*Unione Svizzera delle ferrovie* annuncia con una circolare che dal 1° luglio in poi la Direzione della Compagnia è divisa in tre dipartimenti. Il primo, che avrà per direttore il signor Baumann, presidente della Direzione, si occuperà del traffico, dei conti e della cassa di soccorso. Il secondo, col sig. Stamm come direttore, dovrà occuparsi del servizio dei treni, del contenzioso, dei reclami, dell'ufficio centrale e delle carte di libera circolazione. Il terzo, che avrà alla sua testa il signor Land, si occuperà della costruzione, della manutenzione, della sorveglianza delle officine e dell'amministrazione del materiale.

Ferrovie Austro-ungariche. — *Ferrovia elettrica Praga-Lieben-Vysocan.* — È stata aperta una parte di questa linea che è lunga 5.3 km.; la sezione Karolinenthal-Lieben-Vysocan ha una lunghezza di 2 2 km.; ed è corredata di un filo conduttore posto sopra terra, sistema Trolley; negli altri 3.1 km. la corrente elettrica scorre a livello della strada secondo il sistema dell'ingegnere Fr. Krizik di Praga. La stazione elettrica centrale trovasi a Lieben ed è munita di due locomobili a vapore e due coppie di dinamo. Queste si compongono ognuna di una macchina di circa 120 cavalli-vapore con 10 atmosfere di tensione e di 120 giri in 1 minuto. Ogni macchina a vapore possiede due macchine dinamiche primarie a quattro poli con 450 giri e una tensione di 500 « Volt. ».

Le macchine a vapore sistema Wolf, sono costituite da locomobili stabili; e la caldaia, che è fornita di un sistema di tubi asportabili, è corredata di due motori a vapore, con cilindro ad alta e bassa pressione, e lavorano a condensazione.

Il materiale si compone di 12 vetture a motore, 5 vagoni di riserva e 3 vagoni merci. Ogni vettura ha 20 posti interni e 12 da stare in piedi. Le piattaforme sono chiuse, e durante il viaggio nessuno può salire o scendere. Ciascun vagone possiede due motori di 12 cavalli-vapore, un freno meccanico e un altro elettrico, per mezzo del quale si può fermare immediatamente senza che la vettura risenta la menoma oscillazione.

Ferrovie Spagnuole. — *La legge sulle ferrovie.* — Si è dovuto ancora ritardare la nomina della Commissione per la legge sulle ferrovie per l'attitudine ostile di molti senatori conservatori e liberali che vogliono usare procedimenti dilatorii, reclamando un'inchiesta parlamentare e la pubblicazione dei documenti.

Ferrovia al Madagascar. — Con decreto 19 giugno, è stato accordato un congedo di 3 mesi al signor Duportal, ingegnere capo di ponti e strade a Parigi, per permettergli di occuparsi della ricognizione di una ferrovia francese al Madagascar.

Ferrovie nell'Africa orientale. — Un Comitato composto di parecchi funzionari della sezione coloniale del Ministero degli esteri, della Società dell'Africa orientale tedesca, e della Deutsche Bank, ha elaborato il progetto di una ferrovia centrale dell'Africa orientale tedesca.

Il Governo imperiale presenterà in autunno al Reichstag un disegno di legge per accordare una garanzia d'interesse a questa ferrovia che deve essere costruita con capitali privati.

La ferrovia deve attraversare il centro geografico dei possedimenti tedeschi nell'Africa orientale, esercitando la sua forza di attrazione sul commercio così colle regioni dei

grandi laghi come verso i possedimenti inglesi e lo Stato del Congo.

La ferrovia dovrà congiungere i capoluoghi dei possedimenti tedeschi Daresalam e Bagamayo con Tabora, dal qual punto una linea diretta al nord toccherà il lago Vittoria, e una linea verso il sud, arriverà a Uschioschi sul lago Tanganika.

La lunghezza totale è di 1773 km. Il tratto della costa fino a Mrogroro nell'Ukami è lungo 291 km, costerà 12 milioni di marchi, sarà costruito al più presto possibile, e potrà essere aperto al pubblico nello spazio di quattro anni.

La ferrovia sarà a scartamento ridotto con una sezione di m. 0.75, e vi correranno giornalmente due treni, cioè dalla costa all'interno e viceversa.

Le ferrovie elettriche in Europa. — Nel 1895 il numero delle ferrovie elettriche in Europa da 70 ascese al numero di 111, la lunghezza delle linee dai 700 km. ammontò a km. 902. La energia elettrica nelle stazioni centrali da 18,150 giunse a 25,095 kg.-Watt e il numero delle vetture a motore da 1236 ascese a 1747. La Germania possiede oggi 406 km. di ferrovie elettriche, la Francia 132 km., la Gran Bretagna 107 km., l'Austria e l'Ungheria 71 km., la Svizzera 47 km., l'Italia 39.7 km., la Spagna 29 km., il Belgio 25 km., la Russia 10 km., la Serbia 10 km. La Bulgaria, la Danimarca e la Grecia non possiedono ancora ferrovie elettriche. 91 delle dette ferrovie sono costruite con fili conduttori posti sopra terra; in 3 ferrovie i fili sono posti sotto terra; 9 linee sono impiantate col sistema della verga mediana; 8 linee sono provvedute di accumulatori.

Notizie Diverse

I lavori del Tevere. — Ad una Commissione di operai l'on. Perazzi promise di cominciare quanto prima la sistemazione del porto di Ripa Grande per L. 665,000, e il collettore destro e sinistro del Tevere per L. 2,172,000.

Promise che per novembre si procederà alla costruzione del tratto del Lungo Tevere per dove sarà demolito il manicomio, e che saranno ripresi i lavori del palazzo di Giustizia. Disse inoltre che saranno intrapresi anche altri lavori.

Congresso internazionale di agricoltura. — Il Ministro ungherese dell'agricoltura ha organizzato un Congresso internazionale agricolo che sarà tenuto a Budapest dal 17 al 20 settembre prossimo.

La sola questione che sarà proposta alla deliberazione di questo Congresso, e sulla quale si dovrà discutere, è il rinvilio dei cereali, le sue cause, ed i mezzi atti a porvi rimedio. Questa questione, così importante per l'agricoltura di tutti i paesi, sarà trattata nelle tre sezioni speciali del Congresso, cioè dai punti di vista: 1° della produzione; 2° del commercio e delle comunicazioni; 3° delle condizioni doganali e di credito.

Riforma monetaria in China. — Il Governo chinese ha deciso il conio di piastre del modello di quelle messicane attualmente in circolazione nei porti dell'Impero aperti al commercio. Desse saranno messe in circolazione come moneta nazionale; avranno un valore di 0.717 taels e surrogheranno senza dubbio, man mano, questa ultima moneta come unità monetaria chinese.

Questa decisione ha già il suo corso nelle provincie di Hu-Kuang, e presto lo sarà anche in quelle di Tchi li, Tiang, Kuang-Tong e Upeh dove sono istituite le zecche.

Questa riforma monetaria presenta il più grande interesse, sia dal punto di vista della circolazione monetaria del mondo, che da quello delle relazioni della China con l'estremo Oriente.

Il gaz acetilene. — Da Milano le autorità cittadine e molte notabilità tecniche si recarono a Sesto San Giovanni a visitare l'officina meccanica e l'impianto di illuminazione a gaz acetilene del consigliere Camona. Dopo la visita vi fu un banchetto, in cui presero la parola parecchi oratori. Ci piace accennare a quanto disse il competentissimo in materia ing. prof. Ceccarelli.

L'illustre ingegnere rievocò la conferenza da lui tenuta l'anno decorso in Milano, sul gas acetilene. L'augurio che egli allora faceva s'è realizzato: i signori Kerbs e Armellini hanno vinto le più gravi difficoltà coll'apparecchio *Foebus*, di cui la Ditta Camona ha assunto la fabbricazione. Questo apparecchio ha, a suo avviso, tutti i migliori requisiti; funziona semplicemente e continuamente, non teme guasti nè interruzioni. Può esser costrutto di grandezze diverse, secondo i bisogni del committente, pur rimanendo sempre portatile: i più grandi apparecchi forniscono 10,000 litri di gaz acetilene, il quale ha la potenza di 1200 candele per metro cubo, cioè un potere illuminante 20 volte maggiore di quello del gas ordinario. L'apparecchio sarà quindi un efficace popolarizzatore dell'acetilene, il quale, abbastanza a buon mercato oggi, ad onta delle 80 lire al quintale che costa il carburo di calcio che serve a produrlo, diverrà raccomandabilissimo quando funzioneranno le fabbriche di carburo presso Milano, che presto debbono aprirsi.

Linea telefonica Novara-Milano. — La Ditta G. Rotondi e C. di Novara ha preso l'iniziativa per ottenere la costruzione di una linea telefonica tra Novara e Milano. Parecchi altri importanti commercianti ed industriali che, come la Ditta iniziatrice, hanno continui rapporti con Milano, hanno tosto aderito all'idea e già si sono avviate trattative colla Società telefonica per l'alta Italia con sede a Milano per ottenere lo scopo.

Presto, a quanto pare, si prenderanno decisioni definitive.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Segniamo con un asterisco * le notizie di cui diamo maggiori ragguagli nelle Informazioni Particolari, ove sono pubblicate eziandio le *Deliberazioni del Consiglio di Stato* e le *Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.*

1. — Progetti e preventivi di spese presentati per l'approvazione al R. Ispettorato Generale.

Rete Adriatica. — L. 11,670 * progetto per impianto di piattaforma in stazione di Mantova, escluse L. 3,400 per materiale metallico d'armamento;

L. 5100 * proposta di lavori di consolidamento lungo il torrente Ombrone, sulla linea Bologna-Pistoia;

L. 1830 * proposta per prolungamento del piano caricatore alla fermata di Surbo, linea Bologna-Otranto;

L. 1300 * proposta di lavori in stazione di Treviglio, linea Treviglio-Bergamo-Rovato;

L. 1200 * proposta di lavori di consolidamento sulla linea Milano-Venezia;

L. 1150 * proposta di lavori ad un acquedotto in stazione di Borgo San Lorenzo, linea Faenza-Firenze;

L. 900 * proposta per impianto di tettoia in stazione di Olgiate Malgora, linea Monza-Calolzio;

L. 750 * proposta per sistemare le chiusure del palazzo detto dell'Esposizione in Firenze-Porta al Prato;

L. 690 * preventivo per sostituzione di sbarre alla deviazione Olmeneta-Brescia;

Contratti * e proposte diverse.

Rete Mediterranea. — L. 17,000 * progetto per impianto scogliera sulla linea Eboli-Metaponto;

L. 3950 * proposta per impianto di segnali presso Pontremoli, linea Parma-Spezia;

L. 650 * proposta per impianto di comunicazioni telefoniche sulla tratta Genova-Sarzana;

L. 475 * proposta per impianto di sonerie elettriche in stazione di Cotrone, linea Taranto-Reggio;

L. 450 * proposta di lavori al pozzo della stazione di Cantù-Asnago, linea Milano-Chiasso;

Contratti * diversi per forniture di materiale rotabile.

5. — Contratti stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Mediterranea (Seduta del Comitato 10 corrente). — Colla Ditta Giovanni Ansaldo e C. di Sampierdarena per fornitura di 16 locomotive a otto ruote accoppiate munite di freno continuo ad aria compressa, sistema Westinghouse automatico e moderabile Henry;

Colla Ditta Filippo Tassara e figli di Voltri, per la fornitura di 38,000 chiavarde a becco per armamento 1° tipo; 80,000 chiavarde a testa sferica per armamento, Mod. 2 e 1000 chiavarde a testa sferica per armamento, Mod. E;

Colla Ditta stessa per fornitura di N. 205,000 arpioni di ferro per l'armamento, Mod. 2;

Colla Ditta stessa per fornitura di N. 105,000 piastre di ferro colato per armamento;

Colla Società Cooperativa Operai tessitori di Torino, per fornitura di ml. 5000 di stoffa di crine per carrozze;

Colla Ditta Tensi, Martel e Comp. di Torino, per fornitura di ml. 2800 di stoffa di crine per carrozze;

Colla Ditta L. P. Talucchi e figli di Torino, per la fornitura di ml. 2800 di stoffa di crine per carrozze;

Colla Ditta Chiappo Giuseppe per fornitura di ml. 2800 di stoffa di crine per carrozze;

Colla Ditta Testori Giuliano di Torino, per fornitura di 1000 cuscinetti di bronzo lavorato del tipo 22 e 500 cuscinetti di bronzo lavorati con guernizione di metallo Magnolia;

Colla Ditta Koler B. di Savona, per completamento travate metalliche del tronco Ornavasso-Domodossola.

II. — Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Prefettura di Treviso (24 luglio, ore 10, unico e definitivo). — Appalto dei lavori di costruzione di nuovo argine a sinistra di Livenza in difesa dell'abitato di Meduna e sistemazione dell'attuale del detto abitato alla Corte d'Abba in Comune di Meduna di Livenza. Importo L. 88,100. Cauz prov. L. 5000.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Genova (24 luglio, ore 12, fatali). — Appalto dei lavori di manutenzione dei moli e delle scogliere del Porto di Savona e sue adiacenze e dell'approdo alla cava di Bergeggi, ecc. Importo ridotto L. 167,442,31 (V. n. 25).

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Lucca (29 luglio, ore 10, unico e definitivo). — Appalto dei lavori di ordinaria scavazione del Canale Burlamacca e delle darsene costituenti il porto-canale di Viareggio, durante il sessennio 1896-1902, e più propriamente dal giorno della consegna al 30 giugno 1902. Importo L. 102,000. Cauz. provv. L. 5000.

APPALTI ALL'ESTERO.

Germania. — *Municipio superiore di Colonia* (6 novembre). — Impianto ed esercizio di chilom. 20.3 di tramways elettrici nella città di Colonia.

Rumania. — *Municipio di Craiova* (31 luglio). — Costruzione di mq. 7000 di marciapiedi in basalto o lava con bordi in pietra.

— *Municipio Braïla* (17 agosto). — Selciatura con lava metallica di diverse strade e piazze, copertura dei marciapiedi con lava vulcanica e pavimentazione di una parte di dette strade con pietre cubiche. Prezzo d'asta fr. 1,421,241.61

— *Municipio di Bucarest* (15 luglio). — Costruzione scuola primaria comunale. Prezzo d'asta fr. 198,000.

— *Min. Lav. Pubbl. Bucarest* (6 agosto). — Costruz. argine Curtea-l'Argesh-Tigveni-Suici-Caimeni. Prezzo d'asta fr. 852,054.

Spagna. — *Direzione Generale Lavori Pubblici, Madrid.* (10 agosto). — Costruzione della strada ferrata da Betanzos a Ferrol provincia della Corogne. Prezzo d'asta pesetas 4,922,674.72. Cauzione pesetas 49,227.

Belgio. — Prossimamente alla Borsa di Bruxelles avrà luogo l'aggiudicazione per la costruzione di una rimessa locomotive nel triangolo di Berchem, in prossimità della stazione Anvers-Est. Prezzo d'asta fr. 522,605.24.

Francia. — *Tribunale del Commercio di Parigi* (25 luglio). — Lavori vari da eseguirsi nel sotterraneo del dipartimento Seine-et-Oise per il prolungamento dell'emissario generale delle acque di scolo verso Triel. Prezzo d'asta franchi 1,630,189.42, cauzione franchi 50,000.

Austria-Ungheria. — *Strade Ferrate Stato Austriaco, Vienna* (29 luglio). — Lavori e forniture per l'impianto della linea da Choderow a Podussokie; infrastruttura fiorini 942,186; superstruttura fiorini 232,330; lavori diversi fiorini 25,510.

III. — Forniture diverse.

Aste.

R. Laboratorio Pirotecnico — Capua — (27 luglio, ore 10.30, unica e definitiva). — Fornitura di Kg. 15,000 di **regolo d'antimonio** a L. 1.10 il Kg. Cauzione L. 1650. Consegna giorni 60.

Direzione Costruzioni navali — *Spezia* — (27 luglio, ore 12.30, 1ª asta). — Fornitura di oggetti di **bronzo** e di **ottone** lavorati. Importo L. 100,000. Cauzione provvisoria L. 10,000. Fatali 17 agosto, ore 12.

Aggiudicazioni.

Ministero della Marina (Contratti a trattiva privata). — Felice Corsi, Lecco, 3000 kg. olio lino, 1° dipartimento, L. 2400;

Gallieni e Viganò, Milano, 80 candellieri d'ottone, 1° dipartimento, L. 1422;

Società Ligure Metallurgica, Castellamare, acciaio in verghe, 1° e 2° dipartimento, L. 29,269;

Nicolò Odero, 2 passacavi per trenaggi, 1° dipartimento, lire 1792;

Pietro Manzi, Napoli, disincrostanti, 3° dipartimento, L. 5250;

Fratelli Molescott, Roma, materiali elettrici, 2° dipartimento, L, 4450.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

		luglio 4	luglio 11
Azioni Ferrovie Biella		L. 500	510
» » Mediterranee		» 512	510
» » Meridionali		» 661	655
» » Pinerolo (1ª emiss.)		» 360	360
» » » (2ª »)		» 352	352
» » Secondarie Sarde		» 272	272
» » Sicule		» 598	598
Buoni Ferrovie Meridionali		» 558.50	558
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e			
» »	Sicule *A. B. C. D.*	» 284	284
» »	Cuneo (2ª emiss.)	» 307	307
» »	Gottardo 4 °/o	» 102	102
» »	Mediterranee 4 0[0	» 508.50	511
» »	Meridionali	» 301	300.75
» »	Meridionali Austriache	» 382.50	382
» »	Palermo-Marsala-Trapani	» 304	307
» »	» 2ª emiss.	» 284	284
» »	Pontebba	» 455	456
» »	Sarde, serie *A.*	» 287	287
» »	» serie *B.*	» 290	290
» »	» 1879	» 291	291
» »	Savona	» 306.50	306.50
» »	Secondarie Sarde	» 430	430
» »	Sicule 4 0[0 oro	» 472	472
» »	Tirreno	» 452	453
» »	Vittorio Emanuele	» 310.70	312.50

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1895-96. — *Dal 21 al 30 Giugno 1896.* — *36ª Decade.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA		
	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze
Chilometri in esercizio .	**4407**	**4407**	—	**1291**	**1085**	+ **206**
Media.	**4407**	**4377**	+ **30**	**1257**	**1082**	+ **175**
Viaggiatori	1,365,459 40	1,233,274 96	+ 132,184 44	92.626 90	60,832 64	+ 31,794 26
Bagagli e cani. . . .	62,730 45	48,135 12	+ 14,595 33	2,731 90	1,311 90	+ 1,420 00
Merci a G.V. e P.V. acc.	374,531 39	335,564 41	+ 38,966 98	16,461 57	10,354 10	+ 6,107 47
Merci a P. V. . . .	1,701,074 27	1,621,281 11	+ 79,793 16	100,480 72	65,246 39	+ 35,234 33
TOTALE .	3,503,795 51	3,238,255 60	+ 265,539 91	212,301 09	137,745 03	+ 74,556 06
Prodotti *dal 1° Luglio 1895 al 30 Giugno 1896.*						
Viaggiatori	47,847,998 90	45,364,544 26	+2,483,454 64	2,584,857 97	2,207.134 89	+ 377,723 08
Bagagli e cani. . . .	2,355,462 01	2,215,565 28	+ 139,896 73	82,940 07	53,956 58	+ 28,983 49
Merci a G.V. e P.V. acc.	11,977,528 23	11,326,938 50	+ 650,589 73	512,153 88	411.146 90	+ 101.006 98
Merci a P. V. . . .	59,593,243 27	56,727,795 60	+2,865,447 67	2,436,322 39	2,116,205 18	+ 320,117 21
TOTALE .	121,774,232 41	115,634,843 64	+6,139,388 77	6,616,274 31	4,788,443 55	+ 827,830 76
Prodotto per chilometro.						
della decade	795 05	734 80	+ 60 25	164 45	126 95	+ 37 50
riassuntivo	27,632 00	26,418 74	+ 1,213 26	4,468 00	4,425 55	+ 42 45

(*) La linea Milano-Chiasso (km. 52) comune colla Rete Adriatica, è calcolata per la sola metà.

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

Dai punti contro indicati alle stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)		BIGLIETTI SEMPLICI Londra (1) 1a classe	Londra (1) 2a classe	Parigi (2) 1a classe	Parigi (2) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO Londra (3) (Diritto di porto compreso) 1a classe	Londra (3) 2a classe	Londra (3) validità	Parigi (4) 1a classe	Parigi (4) 2a classe	Parigi (4) validità
Via Moncenisio											
Torino	via Calais	166 35	116 55	90 75	61 60	254 —	187 85	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni
	via Boulogne . .	160 25	112 05								
Milano	via Calais	180 90	129 15	104 85	72 25	272 25	199 30	45 giorni	166 35	119 —	30 giorn
	via Boulogne . .	175 60	124 65								
Venezia	via Calais	—	—	141 75	97 30	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni
	via Boulogne . .										
Genova	via Calais	187 —	131 —	111 40	76 05	—	—	—	—	—	. .
	via Boulogne . .	180 90	126 50								
Via Genova											
Livorno	via Calais	209 90	147 05	134 30	92 10	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	203 80	142 55								
Firenze	via Calais	217 30	152 25	141 70	97 80	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	211 20	147 75								
Roma	via Calais	249 —	174 40	173 40	119 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	242 90	169 90								
Napoli	via Calais	279 85	196 —	205 60	142 —	478 50	353 95	6 mesi (**)	—	—	—
	via Boulogne . .	273 75	191 50								
Via Bologna											
Firenze	via Calais	224 60	157 30	149 —	102 35	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	218 50	152 80								
Roma	via Calais	263 85	184 80	188 25	129 85	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	257 75	180 80								
Napoli	via Calais	294 80	206 50	220 60	162 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	288 70	202 —								
Brindisi	Via Napoli via Calais	325 85	228 20	251 60	174 20	543 25	399 30	6 mesi (*)	—	—	—
	Via Napoli via Boul.	319 75	223 70								
	Via Bolog. via Calais	302 65	211 95	227 05	157 —	525 45	386 80	6 mesi	—	—	—
	Via Bolog. via Boul.	296 55	207 45								
Messina	Via Napoli via Calais	369 25	259 75	295 —	205 80	—	—	—	—	—	—
	Via Napoli via Boul.	863 15	255 25								

OSSERVAZIONI.

BIGLIETTI SEMPLICI.

(1) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario od a sei stazioni italiane a loro scelta.

Per diritto del bollo fr. 0.10 per i biglietti al disopra di 10 franchi.

(2) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi, che valgono per 20 giorni.

BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO.

(3) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta.

(*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capo-stazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo, nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli, ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia.

(**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto.

(4) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI	1a e 2a CLASSE	1a e 2a CLASSE (Via Folkestone)	1a e 2a CLASSE (*)	1a e 2a CLASSE (***)	Treno di lusso PENINSULAR-EXPRESS settimanale il venerdi part. da LONDRA (1)
Londres Ch.-Cross Par.	9 — a.	10 — a.	11 — antim.	9 — p.	9 — p.
Londres Victoria . . —	9 — a.		11 — antim.	9 — p.	9 — p.
Douvres . . . . —	10 55 a.		1 — pomer.	11 — p.	11 — p.
Calais-M. (*Buffet*) (ora di Greenwich) . Arr.	12 15 a.		2 20 pomer.	12 25 a.	12 25 p.
	Déjeun.				
Calais-M. (ora francese) . Par.	1 — p.		3 — pomer.	1 19 a.	12 45 a.
Boulogne-Gare (*Buffet*) Arr.	1 39 p.	2 30 p.	—	1 59 a.	—
	∕∕∕.				
Boulogne-Gare (*Buffet*) Par.	1 41 p.	2 35 p.	—	2 01 a.	—
Amiens (*Buffet*) . Arr.	3 14 p.	4 09 p	5 12 pomer.	3 41 a.	2 55 a.
Amiens (*Buffet*) . Par.	3 19 p.	4 14 p.	5 17 pomer.	3 46 a.	3 — a.
Paris-Nord (*Buffet*) Arr	5 — p.	5 50 p.	7 — pomer.	5 38 a.	Per la grande cintura
	Pranzo				
Paris-Nord (*Buffet*) Par.	6 23 p.		7 44 pomer.	6 23 a.	
Paris-Lyon (*Buffet*) Arr.	7 11 p.		8 26 pomer.	7 29 a.	

STAZIONI	1a e 2a classe	(B) 1, 2 cl.	1a 2a cl.	1a cl.	1a 2a cl.	Treno di lusso
Paris-Lyon (*Buffet*) Par.	7 25 p.	8 50 p.	9 05 p.	9 25 a.	2 15 p.	
Dijon . . . . Arr.	12 08 a.	1 48 a.	2 19 a.	2 19 p.	7 13 p.	9 49 a.
| Genève . . . . —	5 49 a.	»	8 46 a.	8 18 p.	—	—
Aix-les-Bains . . . . —	4 56 a.	6 28 a.	7 55 a.	7 27 p.	12 27 a.	2 14 p.
Chambéry . . . . . . —	5 30 a.	6 56 a.	8 38 a.	8 09 p.	12 50 a.	2 40 p.
Modane . . . . —	9 09 a.	9 43 a.	1 40 p.		3 36 a.	5 22 p.
Torino (ora dell'Europa centrale (2). . . Arr.	2 20 p.	2 20 p.	6 40 p.	—	8 10 a.	9 56 p.
Torino . . . . Par.	2 40 p.	2 40 p.	7 55 p.	—	8 45 a.	
Novara . . . . Arr.	4 36 p.	4 36 p.	9 51 p.	—	10 42 a.	
Milano . . . . Arr.	5 35 p.	5 35 p.	11 05 p.	—	11 40 a.	
					1a 2a cl.	
Torino . . . . Par.	—	2 45 p.	8 10 p.	—	8 40 a.	
Genova . . . . . . Arr.	—	6 16 p.	11 18 p.	—	12 » p.	
| San-Remo . . . —	—	11 22 p.	8 43 a.	—	4 34 p	
Pisa . . . . —	—	10 55 p.	3 41 a.	—	4 45 p.	
| Firenze . . . . —	—	12 45 a.	7 30 a.	—	7 05 p.	
| Livorno . . . . —	—	11 39 p.	5 27 a.	—	5 55 p.	
Roma . . . . —	—	6 40 a.	10 33 a.	—	11 30 p.	
Napoli . . . . —	—	1 36 p.	6 30 p.	—	7 10 a.	
Brindisi . . . . . . —	—	»	»	—	6 10 p.	
Torino . . . . Par.	—	2 45 p.	7 05 p.	—	8 40 a.	10 04 p.
Alessandria . . . . Arr.	—	4 17 p.	8 55 p.	—	10 15 a	11 32 p.
Bologna . . . . —	—		2 12 a.	—	2 53 p.	4 03 a.
| Ancona . . . . —	—	—	6 52 a.	—	11 10 p.	8 — a.
| Brindisi . . . . —	—	—	10 17 p.	—	11 » a.	6 20 p.
Firenze . . . . —	—	—	6 23 a.	—	6 25 p.	Arrivo a Brindisi la domenica
Roma . . . . —	—	—	12 50 p.	—	11 50 p.	
Napoli . . . . . . Arr.	—	—	6 30 p.	—	7 10 a.	

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

RITORNO

STAZIONI	1a e 2a CLASSE	1a e 2a CLASSE	1a e 2a CLASSE	1a e 2a CLASSE	1a e 2a CLASSE
Napoli. (ora dell'Europa centrale (2) . . Par.	7 50 a.	—	—	2 55 p.	
Roma . . . . —	2 30 p.	—	—	11 10 p.	
Firenze . . . . —	9 05 p.	—	—	6 10 a.	
| Brindisi . . . . —	6 10 a.	—	—	5 35 p.	
| Ancona . . . . —	8 32 p.	—	—	5 35 a.	
Bologna . . . . —	1 35 a.	—	—	10 30 a.	
Alessandria . . . . . —	6 38 a.	8 33 a.	10 54 a.	9 15 p.	
Torino . . . . Arr.	8 30 a.	10 13 a.	12 36 p.	10 49 p.	
Brindisi . . . . . . Par.	—	—		9 15 a.	
Napoli . . . . —	8 20 a.	2 55 p.		11 15 p.	
Roma . . . . —	2 40 p.	8 50 p.	10 17 p.	8 — a.	
| Livorno . . . . —	9 40 p.	»	4 10 a.	1 45 p.	
| Firenze . . . . —	8 20 p.	»	»	11 40 a.	
Pisa . . . . —	10 32 p.	2 52 a.	4 52 a.	2 23 p.	
| San-Remo . . . —	7 26 p.	»	3 33 a.	11 59 a.	
Genova . . . . —	2 45 a.	6 35 a.	8 52 a.	7 — p.	
Torino . . . . Arr.	7 45 a.	10 13 a.	12 36 p.	10 49 p.	
Milano . . . . Par.	1 50 a.	7 — a.	10 40 a.	8 18 p.	
Novara . . . . —	4 30 a.	8 19 a.	11 40 a.	9 16 p.	
Torino . . . . Arr.	8 25 a.	11 05 a.	1 40 p.	11 10 p.	
Torino . . . . Par.	8 50 a.	—	2 20 p.	11 25 p.	—
Modane (ora franc.) . —	12 21 p.	—	5 48 p.	2 29 a.	—
Chambéry . . . . . . —	3 42 p.	—	8 39 p.	5 01 a.	—
Aix-les-Bains . . . . —	4 14 p.	—	9 20 p.	5 27 a.	—
| Genève . . . . —	3 03 p.	7 23 p.	—	4 14 a.	—
Dijon . . . . —	11 20 p.	2 08 a.	2 23 a.	11 40 a.	1 12 p.
Paris-Lyon (*Buffet*) Arr.	5 08 a.	6 55 a	7 10 a.	5 43 p.	5 59 p.
Paris-Lyon (*Buffet*) Par.	7 35 antim.			6 48 p.	
Paris-Nord (*Buffet*) Arr.	8 37 antim.			7 49 p.	
			Déjeun.	*Pranzo*	
	A) 1a, 2a classe	1a 2a cl.	1a 2a cl.	(**) 1a, 2a, 3	
Paris-Nord (*Buffet*) Par	9 — antim.	10 30 a	11 50 a.	9 — p.	
Amiens (*Buffet*) . Arr.	10 40 antim.	12 06 p.	1 25 p.	10 47 p.	
Amiens (*Buffet*) . Par.	10 45 antim.	12 26 p.	1 30 p.	10 52 p.	
Boulogne-Gare (*Buffet*) Arr.	12 18 pomer.	2 — p.	»	12 34 a.	
Boulogne-Gare (*Buffet*) Par.	12 20 pomer.	2 03 p.	»	12 36 a.	
Calais-M. (*Buffet*) (ora francese) . Arr.	1 » pomer.	Via Folkestone	3 40 p.	1 20 a.	
Calais-M. (ora di Greenwich) . Par.	1 11 pomer.		3 45 p.	1 40 a.	
Douvres . . . . —	3 05 pomer.		5 45 p.	3 45 a.	
Londres Victoria . Arr.	4 50 pomer.		7 30 p.	5 40 a.	
Londres Ch.-Cross Arr.	4 55 pomer.	6 — p.	7 35 p.	5 40 a.	

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSERVAZIONI. — *Viaggiatori.* — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende viaggiatori di 3a classe da Parigi per Boulogne, Calais e l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori di 3a classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne. (A) Questo treno non prende i viaggiatori di 2a classe che per Calais e l'Inghilterra. (B) Il treno che parte da Parigi-Lione alle 8.50 pom. non prende a Parigi in 2a classe che i viaggiatori a destinazione dell'Italia per il Moncenisio. — *Nota importante.* I treni che partono da Parigi-Nord per Londra alle 9 a. e alle 9 p. e quelli che partono da Londra per Parigi-Nord alle 9 a. e alle 9 p., prendono viaggiatori per Boulogne e Boulogne Tintelleries. — *Vetture dirette da Calais verso P.-L.-M.* Una vettura lits-salon e di 1a classe ed una vettura di 2a classe vanno direttamente da Calais a Milano col treno che parte da Calais alle 3 p. e da Parigi-Lione alle 8.50 p. Una vettura di prima classe lits-salon va direttamente da Calais a Ginevra col treno che parte da Calais alle 1 p. e da Parigi-Lione alle 7.25 p. — *Da P.-L.-M. verso Calais.* Una vettura lits-salon e di prima classe ed una vettura di seconda classe vanno direttamente da Milano a Calais col treno partente da Milano alle 10.40 a. e da Parigi-Nord alle 9 a. Una vettura di prima classe lits-salon va direttamente da Ginevra a Calais col treno che parte da Ginevra alle 7.23 p. e da Parigi-Nord alle 9 a. — ═══ Fermata per prendere viaggiatori senza lasciarne. — ∕∕∕ Fermata per lasciare viaggiatori senza prenderne.

TORINO, 1896 — Tip. Lit. CAMILLA E BERTOLERO di NATALE BERTOLERO, Via Ospedale, 18.

P. Il Direttore Proprietario Responsabile

ANNO XXIX. Sabato, 18 Luglio 1896 NUM. 29.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA . . . . L.	20	11	6
PER L'ESTERO . . . . »	28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 80 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze. 13 — Torino

L'ASSEMBLEA STRAORDINARIA DELLE FERROVIE DEL MEDITERRANEO

Ieri, 17 corrente, si è tenuta a Milano l'Assemblea generale straordinaria degli azionisti della Società Italiana per le Strade Ferrate del Mediterraneo. Delle 80.928 azioni depositate, erano presenti i portatori di n. 77.481 azioni, con diritto a voti n. 11.494.

Dopo lettura della Relazione del Consiglio d'Amministrazione, venne approvata all'unanimità la Convenzione stipulata col Governo per la costruzione dei tronchi Balsorano-Avezzano e Capezzano-Mercato S. Severino, con alcune opere di completamento accessorie, e venne autorizzato il Consiglio d'Amministrazione a concretare col Governo le nuove norme per la gestione del 1° e 2° fondo di riserva e per la sistemazione della Cassa Aumenti Patrimoniali.

Riportiamo ora integralmente la Relazione del Consiglio d'Amministrazione, ricordando ai lettori che la suddetta Convenzione è stata da noi pubblicata integralmente nel numero 14 del corrente anno:

SIGNORI,

Gli argomenti all'ordine del giorno sono di tale natura che non ammettevano di essere rimandati all'Assemblea ordinaria del novembre p. v., ma richiedevano, come potrete convincervene, che le deliberazioni vostre fossero prese d'urgenza.

Da ciò la necessità di convocarvi oggi in Assemblea straordinaria.

Prima di tutto dobbiamo però ricordare col più profondo dolore la morte del nostro Presidente, senatore commendatore Antonio Allievi, avvenuta li 29 dello scorso maggio, dopo lunga e penosa malattia.

Alla memoria dell'uomo che tanta parte ebbe nella costituzione della nostra Società, che ne fu Vicepresidente dall'inizio, Presidente dal 1892, che ad essa dedicò la sua alta intelligenza, la sua vasta coltura, la sua infaticabile operosità, accompagnate dalla più grande rettitudine, rivolgiamo commossi il pensiero ed un riverente saluto.

Il vostro Consiglio, nella seduta del 18 giugno, nominava suo presidente l'ingegnere comm. Giovanni Marsaglia, ed al posto di vicepresidente, da lui lasciato vacante, il senatore ingegnere conte Alfonso Sanseverino Vimercati.

Ricordiamo pure con sentimento di riconoscenza l'opera prestata anche alla nostra Amministrazione dal comm. Enea Bignami, morto il 18 febbraio scorso. Dopo essere stato per molti anni valente amministratore dell'Alta Italia, era nostro apprezzato Sindaco dall'origine della Società.

Ed ora passiamo a ragguagliarvi sugli argomenti che vi sono sottoposti.

Vi facciamo presente in fatto che le due linee Roccasecca-Avezzano, Salerno Mercato San Severino sono solo in parte costrutte, la prima da Roccasecca a Balsorano, la seconda da Salerno a Capezzano. Mentre però il tronco Roccasecca-Balsorano è in esercizio e dà scarsi prodotti, non essendo collegato alla rete dalla parte di Avezzano, l'altro da Salerno a Capezzano non è ancora aperto al pubblico servizio, e quindi, oltre non dare prodotto, è occasione di continue spese di manutenzione. Essendo il Governo venuto nella determinazione di completare l'una e l'altra linea, fummo invitati ad assumere la costruzione dei due tronchi mancanti. Dopo lunghe discussioni si giunse alla stipulazione della convenzione che abbiamo l'onore di presentarvi. Colla stessa è affidata dal Governo alla nostra Società la costruzione delle tratte suindicate della lunghezza di Km. 44 circa, e di opere accessorie di completamento contro il corrispettivo fisso e complessivo di L. 20,400,000 pagabili con sei annualità di L. 3,400,000 cadauna, scadenti al luglio di ogni anno a partire dal 1897 fino al 1902, senza detrazione alcuna per imposte presenti e future. L'art. 12 di detta convenzione subordina però la sua validità all'approvazione dell'Assemblea generale degli azionisti della Società ed alla sanzione per Legge.

Ora questa essendo già intervenuta il 2 luglio corrente, di leggieri comprenderete come non fosse riguardoso verso gli alti poteri dello Stato che si rinviassero a novembre le decisioni su tale convenzione già da essi approvata. Neppure poi era conveniente per la Società una siffatta attesa, come quella che avrebbe fatto perdere completamente

qualche mese di lavoro utile nell'estate corrente e nell'autunno per la preparazione dei progetti definitivi che devono essere rassegnati al Governo nel termine massimo di dodici mesi dalla data della legge.

Vi invitiamo dunque ad approvare la Convenzione in discorso, quale risulta dal testo allegato, nella fiducia che per lo studio fatto delle località e per la valutazione dei lavori, cui attese colla solita valentia il nostro corpo tecnico, la Società sarà per trovare nell'esecuzione di questi lavori una equa rimunerazione alle sue prestazioni.

Voi ben ricorderete come a partire dalla relazione dell'Assemblea generale ordinaria del novembre 1891 siamo venuti annualmente segnalandovi che, per le strettezze nelle quali si dibattevano i fondi speciali, la Società si è trovata costretta a ricorrere ad espedienti di natura diversa, che non trovavano e non trovano base nella nostra convenzione del 1885, per far fronte ad impellenti necessità d'esercizio.

Nella relazione all'Assemblea del 19 novembre 1894 vi abbiamo anche fatto osservare come l'approvazione accordata alla legge 22 luglio scorso anno, n. 1347, solo momentaneamente potesse provvedere ad una piccola parte dei bisogni stessi, con uno stanziamento per lavori da eseguirsi nell'esercizio 1894 95, a patto che le Società avessero ad aggiungervi il proprio contributo nella misura del decimo della somma stanziata.

La situazione però si manteneva veramente anormale e dannosa alla Società, perchè mancavano sempre provvedimenti che permettessero una vera e propria sistemazione. Essendosi insistentemente fatto presente questo stato di cose al Governo, venne finalmente sottoposto alla Camera un progetto di legge che provvede per gli anni che ancora rimangono del primo ventennio.

Tale progetto contempla tanto un nuovo assetto della gestione del 1° e 2° fondo, quanto la sistemazione della Cassa Aumenti patrimoniali, e ne verremo indicando le sue linee generali.

La gestione dei fondi di riserva pei danni causati da forza maggiore e per la rinnovazione della parte metallica dell'armamento sarà assunta a corpo dalle Società. In quanto poi il Governo si riservò delle facoltà circa l'imposizione di alcuni lavori, ci parve prudente di chiedere che, in caso di divergenza di vedute colla Società, dovesse intervenire il voto di un Collegio arbitrale. Da questo nuovo stato di cose la nostra Società si ripromette semplificazioni di non dubbio valore.

Qualche ritocco fu apportato anche alle norme che disciplinano il funzionamento del terzo, fondo il quale, oltre alla rinnovazione del materiale rotabile, divenuto inservibile per l'uso, dovrà anche provvedere ai miglioramenti del materiale da rinnovarsi, assumendo così una funzione che, secondo le convenzioni del 1895, era a carico della Cassa Aumenti patrimoniali.

Tale funzione però mentre non addosserebbe a questo fondo un onere superiore alle sue attività, permetterebbe alla Cassa la disponibilità de' suoi mezzi, di certo non eccessivi, all'attuazione di provvedimenti di assoluta necessità.

Venendo a parlarvi della sistemazione della Cassa Aumenti patrimoniali, vi dichiariamo subito che la caratteristica più spiccata di essa sta nel dovere le Società sopportare in proprio una frazione delle spese nella ragione di una parte a carico delle Società medesime per ogni nove parti a carico degli stanziamenti cui provvederebbe il Governo. In vista dei pericoli che certamente si correvano di vedere protratta una soluzione che, per quanto già vi è noto, era urgente fosse presa e dei vantaggi interessanti l'economia dell'esercizio che dovevano derivare dall'assetto che si va a dare alla Cassa, credemmo di tutta convenienza di non rifiutare il nostro contributo, in ciò concordi colle altre grandi Amministrazioni ferroviarie italiane.

Il Governo per la sua parte si proporrebbe di provvedere con annuali stanziamenti in bilancio, con un mutuo del terzo fondo alla Cassa e colle risorse di qualcuna delle attuali attività della Cassa stessa accresciute da un aumento della tassa sulla grande velocità, aumento che abbiamo creduto opportuno di accettare, quantunque potrebbe creare per noi qualche diritto a compenso, animati, lo ripetiamo, dal vivo desiderio di troncare questa situazione e convinti che l'attuazione del programma escogitato ci permetterà di giungere alla fine del ventennio in condizioni di esistenza meno difficili di quelle in cui abbiamo attraversato questi ultimi anni.

Nutriamo fiducia che voi vorrete approvare la linea di condotta che abbiamo seguita, accordandoci inoltre quelle più ampie facoltà che occorrono per regolare col Governo, nei particolari, quanto siamo venuti esponendovi.

Signori,

Abbiamo l'onore di sottoporre alle vostre deliberazioni le seguenti proposte:

I. L'Assemblea generale straordinaria degli azionisti approva la Convenzione stipulata col Governo del Re il 29 gennaio 1896 per la costruzione dei tronchi Balsorano-Avezzano e Capezzano Mercato Sanseverino, nonchè per la esecuzione di alcune opere di completamento accessorie;

II. L'Assemblea generale straordinaria degli azionisti autorizza il Consiglio d'Amministrazione ad addivenire a quegli accordi che saranno necessari col Governo del Re per l'esecuzione della legge relativa ai lavori e provviste per le linee in esercizio presentata alla Camera dei Deputati nella seduta del 28 aprile 1896.

FERROVIA DEL SEMPIONE

Nel numero 24, del 13 scorso giugno, abbiamo pubblicato il disegno di legge per l'approvazione del *Trattato ed atti di concessione per la costruzione di una ferrovia attraverso il Sempione*, presentato alla Camera dei Deputati, nella seduta del 29 maggio, dal Ministro degli Esteri (Caetani) di concerto col Ministro dei Lavori Pubblici (Perazzi), col Ministro delle Finanze (Branca) e col Ministro del Tesoro (Colombo). Detto disegno era preceduto da una lunga Relazione, della quale, per assoluta mancanza di spazio, dovemmo limitarci a riprodurre la conclusione.

Pubblichiamo ora, per intero, la Relazione della Commissione della Camera, composta degli on. Raggio, *presidente*, Calpini, *segretario*, Rizzetti, Pellerano, Garlanda, Carotti, Casana, Suardi Gianforte e Curioni, *relatore*, la quale Relazione venne presentata alla Camera nella seduta del 30 scorso giugno; e ripetiamo il disegno di legge del Ministero colle poche varianti proposte dalla Commissione parlamentare.

Disegno di Legge del Ministero.

Art. 1. Il Governo del Re è autorizzato a dare piena ed intera esecuzione al trattato, stipulato in Berna fra l'Italia e la Confederazione Svizzera il 25 novembre 1895, per la costruzione e l'esercizio d'una ferrovia attraverso il Sempione da Briga a Domodossola.

Art. 2. È approvata la Convenzione stipulata il 22 febbraio 1896, fra i Ministri dei Lavori Pubblici, delle Finanze e del Tesoro ed i signori Ernesto Ruchonnet e Giulio Dumur, rappresentanti della Società ferroviaria Jura Simplon, con l'allegato capitolato d'oneri, per la concessione alla Società medesima d'una ferrovia, attraverso il Sempione, dal confine italo-svizzero ad Iselle.

Art. 3. Nella parte straordinaria del bilancio passivo del Ministero dei Lavori Pubblici per l'esercizio 1896-97 sarà iscritta una somma di lire 50,000 in apposito capitolo sotto la denominazione: *Studi per un progetto definitivo di costruzione del tronco di ferrovia da Domodossola ad Iselle.*

Art. 4. Il Governo del Re è autorizzato a concedere col massimo sussidio chilometrico la costruzione e l'esercizio d'una linea d'abbreviamento fra Santhià e un punto della ferrovia Borgomanero-Gozzano.

In tal caso provvederà perchè la nuova linea sia messa in corrispondenza coi treni internazionali attraversanti il Sempione e che per essa sia avviato tutto il traffico fra la Svizzera e Torino e l'alto Piemonte.

Provvederà anche perchè nelle tariffe sia tenuto conto dell'abbreviamento quando all'apertura del Sempione quella linea non fosse ancora aperta all'esercizio.

Disegno di Legge della Commissione.

Art. 1, 2 e 3, *identici*.

Art. 4. Il Governo del Re è autorizzato a concedere la costruzione e l'esercizio d'una linea fra la stazione di Santhià e quella di Borgomanero.

Alla costruzione di questa linea è fin d'ora assegnato un sussidio chilometrico di lire 5000 per 75 anni.

Identico negli ultimi due capoversi.

RELAZIONE DELLA COMMISSIONE DELLA CAMERA.

Onorevoli Colleghi!

La storia dei fatti che hanno condotto alla conclusione del trattato firmato il 25 novembre 1895 tra la Confederazione svizzera e il nostro Governo per la costruzione della ferrovia attraverso il Sempione, ed alla conseguente Convenzione stipulata in Roma il 22 febbraio 1896 dallo stesso nostro Governo colla Società ferroviaria Jura-Simplon, sono riassunte nella Relazione ministeriale che precede il disegno di legge in esame.

Per altra parte, questo grave problema è stato ed è da oltre mezzo secolo dibattuto sotto tutti i suoi aspetti dai finanzieri, dai tecnici, dagli economisti; ed ha ripetutamente preoccupati i Governi ed i Parlamenti della Francia, della Svizzera e dell'Italia.

Sarebbe perciò dall'un canto opera immane, d'altro canto non corrispondentemente utile allo scopo di una Relazione legislativa, il rifare qui l'esposizione delle vicende per le quali la grande opera tante volte parve vicina ad essere attuata e altrettante rimase incagliata.

Ciò che importa in questo momento è la dimostrazione che si tratta di opera veramente utile pel nostro paese, in confronto anche degli oneri che essa ci impone.

Prima di entrare nella dimostrazione specifica delle utilità assai rilevanti, che la vostra Commissione crede potere colla massima fiducia pronosticare, giova richiamare la vostra attenzione a un fenomeno abbastanza caratteristico, che non può non essere ravvisato quale un argomento *a priori* di molto valore.

Ogni volta si viene proponendo e maturando un problema d'importanza, per quanto relativa, sempre accade di assistere allo svolgersi di due opposte correnti. I fautori e gli oppositori si delineano in campo; un'agitazione pro e contro si forma; e le divergenti opinioni penetrano e si svolgono anche nell'ambiente parlamentare e politico.

Ora nulla di ciò si è avverato nello svolgersi e nel maturarsi di questo pure così grave e importante argomento.

Nessuno ha osato in campo aperto schierarsi contro l'opera, sulla quale si può dire affermata l'unanimità del consenso della pubblica opinione.

Nessuno di tanti dotti o statisti che hanno dedicato i loro studi e portate le loro investigazioni sugli effetti per il nostro paese dall'attuazione di questo nuovo passaggio sotto alpino, ha potuto disconoscere la somma non indifferente di vantaggi che ne deriveranno.

Non hanno portato opinione contraria pure coloro che riuscirono dianzi ad ottenere che precedenza fosse data ai valichi del Cenisio e del Gottardo.

I vantaggi preconizzati dal Sempione sono stati talvolta forse esagerati, tal'altra troppo attenuati; per ragioni di diversa indole, il Sempione rimase postergato ai due valichi contermini, ma la controversia rimase ognora circoscritta alla prevalenza degl'interessi, spesso di carattere politico, e subordinata ad esigenze d'indole internazionale.

Della sua grande importanza, dei rilevanti vantaggi che esso può produrre, non si è mai seriamente disputato.

Nè si tratta di vantaggi speciali per una od alcune parti del nostro territorio; si tratta di utilità italiana nel più largo senso dell'espressione.

Una sola regione si troverà esclusa dai benefizi immediati dell'opera; essa ne resterà anzi danneggiata.

Giova subito il dirlo che si tratta della regione piemontese, onde sia già certo che non è da essa che si devono attendere ostacoli, dappoichè si tratta del bene generale del paese.

Del resto, la condizione eccezionale di disfavore che ne conseguirà per il Piemonte, può fortunatamente essere corretta, mercè la costruzione del suo accesso naturale, la linea da Santhià a Borgomanero, di che si occupa e ben giustamente l'art. 4 del disegno di legge; e così, mentre tutto il resto d'Italia si feliciterà del nuovo valico alpino, non sentirà il rammarico di un nuovo danno conseguitone a una nobile e benemerita sua contrada, che per fatalità ebbe a risentire un danno veramente enorme dall'apertura del Gottardo.

Il primo e principale vantaggio diretto che procurerà il valico del Sempione sarà quello di un ragguardevole abbreviamento di distanza fra quasi tutta la penisola, il nord-est della Francia, l'Inghilterra, l'Alta Savoia e la Svizzera Occidentale.

Il quadro che segue serve di indice di questo abbreviamento, in distanza reale, per tutti i punti delle nostre linee ferroviarie a est e sud-est della linea Milano-Piacenza. Esso segna invero i punti cardinali del raccordamento di tutte quelle linee.

Tragitto	Cenisio	Gottardo	Sempione
	chilom.	chilom.	chilom.
Da Milano a Parigi	945	904	854
Da Milano a Boulogne	1239	1128	1108
Da Milano a Calais	1958	1105	1150
Da Piacenza a Parigi	986	973	923
Da Piacenza a Boulogne	1269	1188	1155
Da Piacenza a Calais	1310	1185	1198
Da Venezia a Parigi	1208	1156	1103
Da Genova a Parigi	964	1047	946
Da Genova a Calais	1261	1222	1243

Il Sempione guadagna così molti chilometri per tutte le percorrenze verso Parigi, ed è sempre notevolmente superiore al Cenisio rispetto al porto di Calais, e superiore anche al Gottardo rispetto al porto di Boulogne, punto di imbarco non meno frequentato verso l'Inghilterra.

I viaggiatori che vanno e vengono dall'Inghilterra, sbarchino a Calais od a Boulogne, raramente non toccano Parigi. Tutto il grande traffico che si svolge tra l'Inghilterra e i porti della Manica, subisce la naturale deviazione, che determina sempre la vicinanza di una grande metropoli.

Per la corrente dei viaggiatori tra l'Italia e l'Inghilterra non è quindi ai punti di sbarco, ma più specialmente a Parigi che si deve badare.

Quanto alla Valigia delle Indie, il cui itinerario da Brindisi a Calais passa per Parigi, prenderà certamente la via del Sempione, più breve dell'attuale di 112 chilometri. E così è da ritenersi sarà evitato il pericolo che questo importante servizio venga trasferito sulla Rete austro ungarica al porto di Salonicco, con grave perdita e per le nostre ferrovie e per il porto di Brindisi.

Ma è da aggiungersi che il quadro sovra esposto indica solamente il divario delle distanze reali; si devono aggiungere le differenze risultanti dalle distanze virtuali abbastanza ragguardevoli, e a tutto vantaggio del Sempione. Poichè il massimo d'altezza sul mare è, per questo valico, raggiunto a soli m. 705, mentre il Cenisio sale fino a m. 1295 e il Gottardo a m. 1155.

E per di più, mentre il massimo delle pendenze rag-

giungerà, e solamente nei 19 chilometri della linea d'accesso Iselle-Domodossola, il 22 0|00, il Gottardo tocca, fra Biasca e Lavorgo, il 26 e in molti altri punti il 25 0|00, al Cenisio le pendenze vanno fino al 30 0|00.

Fatta ragione alla virtualità, le distanze differenziali rimangono così stabilite:

Tragitto	Cenisio	Gottardo	Sempione
Da Milano a Parigi . .	1053	1068	957
Da Venezia a Parigi . .	1306	1320	1206
Da Piacenza a Boulogne .	1379	1348	1285

E cioè una economia di 100 chilometri in cifra tonda, che si realizza per tutti gli scambi italiani a oriente della linea Milano-Piacenza (che vuol dire: il Veneto, la Lombardia, l'Emilia), tutta l'Italia Centrale e Meridionale, versante Adriatico, Brindisi compresa, con Parigi e coll'Inghilterra, via di Boulogne.

Questa economia di spazio sarà ancora notevolmente cresciuta, una volta che sia corretta la linea Neuchâtel-Pontârlier; opera che rientra nel programma della Compagnia Jura Simplon.

Rettificato questo tronco, la distanza reale da Parigi a Milano scende da 854 chilometri a 817 e la virtuale da 957 a 944.

Il guadagno vero di percorrenza da Milano a Parigi, rispetto al Gottardo, sarà allora rappresentato dalla differenza:

tra 1068 — 944 = 124.

Diconsi cento e ventiquattro chilometri.

Quanto ad abbreviazione di percorso tra il porto di Genova, il nord-est della Francia e l'Inghilterra, l'efficienza del Sempione è alquanto minore.

La distanza *reale* sarà invero rappresentata come segue:

Tragitto	Gottardo	Cenisio	Sempione
Da Genova a Parigi . .	1047	964	946

Sono cioè appena 18 chilometri di guadagno di distanza reale, che superano però i 50 in distanza virtuale.

Ma per poco si consideri l'interesse che ha la ferrovia Parigi-Lione-Mediterraneo a non facilitare il traffico verso il Cenisio ed il porto di Genova; quando non si ignorino le tariffe addirittura proibitive che all'uopo ha applicato alle merci in transito, e le opposte facilitazioni fatte onde avviarle sulla Rete propria fino a Marsiglia, si vede tosto che, per istituire pratici confronti e formare serie approssimative previsioni del futuro, si deve, rispetto a Genova, lasciare in disparte il valico del Cenisio e tenere conto unicamente dei dati di paragone col Gottardo. E allora anche per Genova si hanno 99 chilometri in meno di distanza reale, e oltre 130 di virtuale.

Tutto il vantaggio della economia di percorrenza verso Parigi e l'Inghilterra è dunque guarentito anche al nostro massimo porto.

Sarebbe errore evidente il supporre che questa economia di percorso si risolva in una sterile concorrenza ai valichi contermini del Gottardo e del Cenisio.

Certo che quella zona, che acquista libertà di scelta fra l'una delle due vie già aperte e la terza, che va ad aprirsi, vorrà preferire quest'ultima.

Una concorrenza non può a meno di prodursi, ma non sarà dannosa, anzi sarà sorgente essa pure di vantaggi e non spregievoli.

È già stato avvertito che il nostro traffico per la via del Cenisio e per effetto dell'apertura del Gottardo, e per gli interessi contrari che predominano, la rete ferroviaria che si svolge al di là del confine, ha ormai subìto già le più gravi avarie.

Il rendimento del Cenisio, che aveva sorpassato fr. 55,000 al chilometro, è oggi ridotto a fr. 30,000, e cioè a poco più della metà. Ora non è inutile sapere che questa diminuzione dei proventi, per quasi la sua totalità, è da attribuire alla diminuzione nel numero dei viaggiatori. Il Gottardo non ha, come linea concorrente, determinato una sensibile diminuzione nel transito delle merci. È questa una prova palmare che le merci in transito, che presero la via concorrente del Gottardo, erano già state prima sviate dal Cenisio per altre cause, specie per la guerra delle tariffe.

Il Gottardo, per quanto concerne il transito di merci, può quindi avere fatto una seria concorrenza a Marsiglia, con vantaggio di Genova, e a favore della sua rete, con pregiudizio della Parigi-Lione-Mediterraneo; ma non ha procurato un danno molto grave al Cenisio.

L'effetto del Sempione, per quanto concerne il transito delle merci, non può essere sensibilmente diverso, poichè concorrono le stesse ragioni.

Sarà più sensibile sicuramente la concorrenza che il Sempione farà al Cenisio pel transito dei viaggiatori.

Ma non può neanche questo essere più tanto grave, quale taluni presumono.

I forestieri che vengono a svernare in Italia, vi penetrano per la via littoranea Nizza-Ventimiglia; ed è naturale, dappoichè amano visitare nel tragitto e si soffermano in gran parte sulle nostre riviere.

I turisti, che visitano l'Italia nella stagione estiva, prescelgono la via dei laghi lombardi, che è il loro principale obbiettivo.

Per altra parte, l'Inghilterra, il nord-est della Francia, il Belgio, l'Olanda, l'Europa Centrale sono state già sviate dal Cenisio per la notevole abbreviazione delle distanze che segna la via del Gottardo.

Il Sempione deve quindi aggravare, ma non di molto, il danno del Cenisio, anche rispetto al transito dei viaggiatori in genere di tutte coteste provenienze, che già oggi non trovano più tornaconto a preferire la via più lunga, più dispendiosa ed anche meno geniale.

La concorrenza che il Sempione farà al Gottardo sarà, a vero dire, ben maggiore. Le provenienze dell'Inghilterra e del nord-est della Francia, Parigi compreso, percorreranno invero la nuova via, assai più breve.

Ma sarà questo un danno per noi?

Giova premettere che l'Italia, nè economicamente, nè politicamente, non ha un interesse speciale che i suoi traffici coll'Europa Centrale ed Occidentale passino per una piuttosto che per un'altra via.

Per altra parte, la sua cointeressenza nei prodotti del Gottardo, limitata a partecipare nei benefizi superanti il 7 per cento al netto da ogni carico o spesa, riduce il nostro interesse finanziario ad una vera quantità trascurabile.

L'Italia ha quindi il solo grande e supremo interesse economico e politico che i traffici siano agevolati e quindi cresciuti.

La concorrenza che il Sempione farà al Gottardo, non può dunque risolversi a nostro danno sotto nessun aspetto, restando invece intero il vantaggio che l'economia delle percorrenze recherà ai nostri scambi, sia col crescerne la misura e sia colla diminuzione del costo dei trasporti dei nostri prodotti, specie agricoli, in quelle contrade.

Ma, per singolare coincidenza, anche laddove l'ufficio del Sempione si troverà ridotto a ufficio concorrente del Gottardo, la concorrenza si risolverà in nostro notevole benefizio.

Succede infatti questo fortunato fenomeno, che tutta quella diminuzione di distanza che il Sempione procura ai nostri scambi coll'Inghilterra e colla Francia, non si realizza sulla nostra rete ferroviaria; tutto all'opposto il percorso sulla rete italiana cresce in ragione inversa.

Difatti, presa per il movimento dei viaggiatori come centro di irradiazione, verso il Gottardo e verso il Sempione, la città di Milano, ora avviene che, dopo un percorso di soli 52 chilometri, si tocca a Chiasso l'estremo limite della rete italiana, e comincia il percorso sulle ferrovie svizzere; invece pel Sempione il confine della rete italiana si raggiunge a Iselle, e così dopo 159 chilometri di percorrenza sulla rete nostra. Benefizio netto a tutto profitto della nostra rete 107 chilometri.

Presa come centro di irradiazione per le merci la stazione di Novara, che può ritenersi il punto di incidenza delle due direttive del Gottardo e del Sempione sia ri-

spetto a Genova che a Piacenza, a raggiungere la stazione di Pino, limite delle nostre ferrovie verso il Gottardo, corrono 82 chilometri; mentre col Sempione la rete italiana si svilupperà per 110 chilometri, con una maggiore percorrenza sulla nostra rete di 28 chilometri.

E si avverta che in questi calcoli non è tenuto conto dei dieci chilometri di tunnel sebbene percorrenti su territorio italiano, e ciò perchè la concessione e l'esercizio di tutto il grande sotterraneo sono accordati per poco meno di un secolo alla Compagnia Jura-Simplon.

Non è difficile fare il calcolo approssimativo del miglioramento che ne risentirà la rete italiana. Basterebbe esso a giustificare sotto il punto di vista finanziario gli obblighi che il Governo italiano ha da parte sua assunto.

Ma il Sempione non ha soltanto l'obbiettivo di avvicinarci sempre più alla Francia e all'Inghilterra e così di facilitare e crescere gli scambi su quei mercati, ha un altro obbiettivo, che è di creazione tutta sua propria, e di non minore importanza nazionale, non esclusa in ciò neanche la Regione Piemontese, quando sia costrutta la sua linea di accesso.

Tutta l'alta valle del Rodano, ossia la parte ovest della Svizzera, e l'alta Savoia, sono oggi tagliate fuori si può dire da ogni commercio coll'Italia.

È una regione prospera, industriosa, che rappresenta una popolazione di novecentomila abitanti, e comprende oltre l'alta Savoia, i cantoni di Ginevra, di Vaud, di Neuchâtel, del Vallese, di Friborgo e di Berna in parte.

Il concorso enorme di forestieri nella stagione estiva raddoppia il movimento e il consumo. Questo mercato che poco produce di quanto cresce nel nostro paese, è ora servito da quattro ferrovie che vi sboccano dalla Francia e lo rendono tributario del porto di Marsiglia.

Dall'Italia oggi ci può giungere solamente o passando con un lungo giro al nord per la via del Gottardo o dopo avere percorso un buon tratto della Parigi-Lione-Mediterraneo oltre il Cenisio.

Bastano questi cenni a dare ragione dell'odierna entità dei nostri scambi con quei paesi (trentamila tonnellate in tutto fra Cenisio e Gottardo).

Notevolissime sono invece le importazioni che vi giungono dalla Francia.

Il porto di Marsiglia, esso soltanto, vi importa per la via di Ginevra centomila tonnellate di merci all'incirca.

Aperto il Sempione le distanze da Genova e da Marsiglia ai punti principali di quel mercato sono determinate come segue:

da Marsiglia	da Genova	
Kilom. 554	Kilom. 418	a Losanna
» 585	» 484	» Friborgo
» 584	» 492	» Neuchâtel.

Non è bisogno dire che assai più notevole è l'avvicinamento a questi mercati per le provincie di Novara, Milano, Como, Alessandria, e anche per Torino e l'alto Piemonte, sempre sottintesa la costruzione della Santhià-Borgomanero.

Non si può supporre che le minori distanze siano sofisticate anche qui da espedienti di tariffe.

La compagnia Jura-Simplon che affronta la ingente spesa della perforazione del Sempione per bonificare la sua rete di oltre mille chilometri col farvi affluire il commercio italiano, non può avere interessi divergenti.

Essa, non che ostacolare i nostri scambi, dovrà fare non minori sforzi di quanti ne fossero disposti a fare le Compagnie francesi per vincere la concorrenza.

La Jura-Simplon è padrona delle quattro linee nelle quali si innestano le linee francesi, che ora penetrano in quella regione; le tariffe potranno essere maneggiate in guisa da produrre un effetto opposto a quello che ora si produce sui nostri scambi pel Cenisio.

La comunanza degli interessi ci affida sicura l'alleanza non la guerra di tariffe, e quindi il fattore della minore distanza ci garantisce certa la conquista di quel mercato.

Un altro vantaggio indiretto ma pure assai notevole ci deve essere procurato per la lotta delle tariffe all'inverso a cui dovranno adattarsi e le ferrovie francesi, e la Compagnia del Gottardo se vorranno diminuire gli effetti della concorrenza del Sempione.

Il nuovo valico intermedio avrà l'ufficio di moderatore tra i due valichi contermini, obbligandoli a tutte quelle agevolezze che valgano a non subire oltrechè la concorrenza del minore percorso anche quella del miglior mercato a parità di distanze.

Giova sperare sia questo un parziale rimedio almeno degli effetti dei nostri negoziati pel valico del Gottardo, ove di contro ad un concorso nostro nella spesa di 58 milioni di lire per sovvenzioni, e di oltre milioni 60 per le linee di accesso (totale in cifra tonda lire 118 milioni) non abbiamo saputo riservarci il diritto che legittimamente ci competeva di intervento nel governo delle tariffe di transito.

E numerati per sommi capi i benefizi che il nuovo valico alpino ci ripromette, non si può prescindere dallo istituire qualche confronto con altri valichi ai quali talvolta si è accennato, e che alcuni vorrebbero al Sempione preferiti.

Pochi dati di confronto devono però convincere che nessun nuovo valico alpino potrebbe meritare la preferenza.

Il valico del Gran San Bernardo soltanto potrebbe in parte gareggiare poichè diminuirebbe ancora, sebbene di pochi chilometri, la distanza reale da Genova all'alta valle del Rodano, e avrebbe anche l'effetto di avvantaggiare quella parte della regione Piemontese che sarà invece dal Sempione danneggiata. (*Continua*).

IL CANALE DI SUEZ NEL 1895

Il 1895 è stato prospero per il Canale di Suez dal punto di vista del transito. Gli introiti della navigazione si sono infatti elevati a fr. 78,426,110 in aumento di fr. 4,299,054 ossia del 5.79 per cento, su quelli dell'anno precedente. Questi introiti non raggiunsero una maggior somma che nel 1891, che fu un'annata eccezionale.

Il traffico commerciale propriamente detto ha partecipato per la maggior parte a questo miglioramento, cioè per fr. 2,173,054, mentre che il movimento speciale prodotto dalla spedizione del Madagascar e dall'invio di truppe italiane in Abissinia ha recato un vantaggio soltanto di fr. 2,126,000. Ma al seguito di alcune diminuzioni nelle rendite necessarie, e di certi aumenti nelle spese, la maggiore entrata netta viene ridotta a fr. 3,172,932.

La situazione finanziaria della Società si riassume in queste cifre:

Entrata totale	fr.	80,702,787
Pesi d'ogni genere compresi l'interesse 5 per cento e l'ammortamento del capitale sociale, l'interesse e l'ammortamento del prestito per i lavori di miglioramento e un prelevamento di fr. 1,507,877 per rinnovamento del materiale e costruzioni nuove.	»	37,435,762
Eccedenza delle entrate . . .	fr.	43,267,025
Detrazione del 3 0|0 per la riserva .	»	1,298,011
Benefizio netto.	fr.	41,969,014

Il dividendo per ogni azione risulta di fr. 74.495 e ciò costituisce con l'interesse un reddito lordo di fr. 99.495, ossia un reddito netto di fr. 92.50 per azione.

Le spese per i nuovi lavori si sono elevate a fr. 3,909,188 e sono state pagate con le disponibilità al 31 dicembre 1894, derivanti dalla quarta emissione di 35 mila obbligazioni. Il saldo di quest'ultima emissione disponibile sia in denaro, sia in titoli da realizzare, sarà sufficiente per assicurare durante il 1896 l'esecuzione dei nuovi lavori di miglioramento.

Tralasciando la descrizione di questi lavori, perchè per

giudicarne l'importanza, bisognerebbe trovarsi sul luogo, ci occuperemo più specialmente del traffico commerciale nel Canale durante il 1895.

L'aumento constatato nel 1895 sul traffico commerciale resulta da una situazione economica un po' migliore, tanto in Europa, quanto nei paesi al di là del Canale. Le importazioni in Inghilterra di 16 dei principali articoli, che alimentano il transito di ritorno sono salite da 1,862,000 tonn. nel 1894 a tonn. 2,167,000, aumentando così di 305.000 tonn. di cui 155,000 appartengono al grano, 53,000 alla juta, 28,000 allo zucchero, 16,000 alla lana e 14,700 alle esportazioni di animali di Australia frigorizzati, che vanno continuamente aumentando.

Le esportazioni in Oriente dei principali prodotti inglesi sono salite da tonn. 2,069,000 nel 1894 a 2,171,000 nel 1895 e l'aumento che è di 102,000 tonn. proviene in gran parte da una maggior domanda di ferri e acciai grezzi e manifatturati, e di macchine d'ogni genere. Le spedizioni di tessuti inglesi in quelle parti sono invece diminuite alquanto e il fatto si spiega con le nuove leggi doganali che andavano in vigore nell'India col 27 dicembre 1894, per evitare le quali i negozianti avevano importato nel corso dell'anno enormi quantità di stoffe.

Quantunque ancora sia troppo presto per apprezzare la ripercussione che potrà avere l'apertura dei nuovi porti chinesi nel commercio europeo, è certo frattanto che negli ultimi mesi del 1895 le esportazioni di oggetti manifatturati nell'estremo Oriente ebbero maggiore attività.

Le spedizioni australiane nel Regno Unito sono in sensibile aumento tanto per i più antichi articoli di esportazione come lane, sego e pelli, quanto per le industrie di recente creazione come quella delle carni frigorizzate che per la prima volta nel 1895 hanno oltrepassato le 60 mila tonnellate e per i prodotti di cascina, per la caccia, per le frutta e per i vini. E coll'aumento delle spedizioni australiane in Inghilterra, aumentarono anche le esportazioni inglesi nell'Australia specialmente di tessuti e di altri articoli manifatturati.

Dal fatto di questo miglioramento commerciale nei due sensi, il movimento con l'Europa per mezzo del Canale è aumentato di 41,000 tonnellate nette, e di 4,230 passeggieri, mentre era rimasto stazionario nelle ultime tre annate di crisi. Anche la produzione dell'oro che in 10 anni è quasi raddoppiata, essendo salita da kg. 37,377 nel 1886 a kg. 66,637 nel 1895, ha avuto la sua parte nel miglioramento commerciale del Canale.

La clientela del Canale mercè la creazione di nuove Società di navigazione, è cresciuta coll'ultimo quinquennio di 197 piroscafi. Nel 1895 il numero dei vapori addetti alle linee regolari, i cui navigli effettuano almeno 24 traversate per anno, non è stato minore di 44 con una stazza netta di 135,000 tonn. Inoltre 50 navi sono state lanciate nel Canale nei primi 4 mesi del 1896 da compagnie inglesi e tedesche.

Tali sono i punti principali della relazione del Consiglio di amministrazione sull'esercizio 1895.

CRONACA PARLAMENTARE
delle FERROVIE e dei LAVORI PUBBLICI

Il nuovo Ministero.

Nella seduta dell'11 corrente l'on. Rudinì annunziò alla Camera che il Consiglio dei Ministri aveva deliberato di rinviare a novembre la discussione dei provvedimenti militari.

In seguito a questa deliberazione il Ministro della Guerra stimò opportuno di presentare le sue dimissioni.

L'intero Gabinetto offrì quindi le proprie dimissioni a S. M. il Re, che ha dato l'incarico all'on. Rudinì di comporre un nuovo Ministero.

Pregò quindi la Camera di sospendere le sue sedute.

Il Presidente diede atto all'on. Presidente del Consiglio delle sue comunicazioni.

Il giorno 14 la crisi era risolta. Il Re ricevette l'on. Rudinì, a cui aveva dato incarico di ricostituire il Ministero, che sottopose alla sua approvazione la lista dei nuovi componenti il Gabinetto.

Il Re vi diede la sua approvazione, confermando Ministri, coi rispettivi portafogli, Di Rudinì, Brin, Costa, Branca, Gianturco, Guicciardini, e confermando pure a Ministro senza portafogli Codronchi.

Inoltre il Re ha nominato Ministri Luigi Pelloux, Luigi Luzzatti, Giulio Prinetti, Emilio Sineo.

Quindi il nuovo Ministero rimane così costituito: Presidenza, Interno ed *interim* degli Esteri, *Rudinì* — Marina, *Brin* — Guerra, *Pelloux* — Grazia, Giustizia e Culti, *Costa* — Finanze, *Branca* — Tesoro, *Luzzatti* — Lavori Pubblici, *Prinetti* — Istruzione, *Gianturco* — Agricoltura, *Guicciardini* — Poste e Telegrafi, *Sineo* — Ministro senza portafogli, *Codronchi*.

Il Parlamento è convocato per martedì *21 luglio*.

Il generale Luigi Pelloux fu nominato senatore.

Per il portafoglio degli esteri durano tuttora trattative col senatore Visconti-Venosta.

Il nuovo Ministro dei Lavori Pubblici è il noto deputato lombardo, stimato industriale. È nato a Milano nel 1853 e si laureò ingegnere. Rappresenta alla Camera il Collegio di Brivio (Como II) e siede alla Camera dal 1882 senza interruzione. Appartiene al Centro destro.

INFORMAZIONI PARTICOLARI
DEL *MONITORE*

Ferrovie della Sicilia.

(*Assemblea generale straordinaria degli azionisti*).

In seguito a deliberazione del Consiglio d'Amministrazione, l'Assemblea generale straordinaria è convocata pel giorno di mercoledì 29 luglio corrente, alle ore 16, presso la Sede sociale in Roma, piazza Grazioli, n. 5 (Palazzo Doria), per deliberare sulle materie di cui nel seguente Ordine del giorno:

1. Autorizzazione a stabilire accordi col Governo per la gestione dei fondi di riserva e per l'esecuzione dei lavori a carico della Cassa Aumenti Patrimoniali, e deliberazione sulle conseguenti modificazioni al contratto e al capitolato di esercizio;
2. Aumento del capitale sociale.

><

Per il porto di Genova.

Appena costituito il Consorzio per i lavori dell'ampliamento del porto di Genova secondo il programma della Commissione governativa, si procederà alla nomina di tre ingegneri, dei quali uno italiano e due stranieri fra i più competenti in materia di costruzioni portuarie, delegando a loro la scelta del progetto da adottarsi. Conformemente a tale scelta verranno eseguiti i lavori.

><

L'inchiesta ferroviaria in Senato.

L'ufficio centrale del Senato ha, il 12 corrente, dopo una vivacissima discussione, deliberato di respingere il progetto d'inchiesta ferroviaria, nominando a relatore il senatore Brioschi.

La deliberazione venne presa con tre voti contro due. Furono contrari all'inchiesta Brioschi, Gadda ed Alessandro Rossi. Furono favorevoli Maiorana-Calatabiano e Calenda.

><

L'imposta sulle tramvie e sulle ferrovie.

Ci informano che, in seguito alle vivissime pratiche della Associazione tramviaria, il Ministero dei Lavori Pubblici avrebbe, per ora, soprasseduto all'attuazione del progetto di applicare l'imposta governativa ai trasporti eseguiti sulle tramvie a vapore, escluse quelle urbane e suburbane.

Tale deliberazione sarebbe stata presa allo scopo di non far cessare il servizio d'alcune tramvie, le quali, pel nuovo aggravio loro imposto non avrebbero potuto continuare l'esercizio.

Ci consta pure che sarebbe invece intenzione del Ministero di portare a L. 14.50 0[0 l'imposta sui trasporti a grande velocità eseguite sulle linee delle strade ferrate.

><

Apertura dello scalo a Porta Romana a Milano.

Col giorno 16 corrente venne aperto all'esercizio lo scalo di Milano Porta Romana, il quale sarà abilitato ad effettuare e ricevere, in servizio interno e cumulativo italiano, le spedizioni di merci a piccola velocità, a vagone completo, ascritte alle ultime tre classi della tariffa.

Lo scalo medesimo è pure ammesso ad eseguire e ricevere spedizioni di merci a vagone completo a grande ed a piccola velocità, accelerata ed ordinaria, anche se ascritte alle prime cinque classi, purchè per tali spedizioni, da o per Milano Porta Romana, figuri come mittente o destinataria qualcuna delle Ditte aventi stabilimento raccordato col predetto scalo di Milano Porta Romana.

I trasporti da e per lo scalo di Milano Porta Romana si tasseranno come segue:

1. Per la distanza di Milano Porta Garibaldi, aumentata di km. 11 se percorrenti le linee Milano-Torino e Milano-Chiasso;

2. Per la distanza di Milano Porta Ticinese, aumentata di km. 10, se percorrenti la linea Milano-Mortara;

3. Per la distanza di Rogoredo, aumentata di chilometri 4, se percorrenti la linea Rogoredo-Pavia.

><

Ferrovie dell'Adriatico.

(Gara aggiudicata).

Il giorno 8 del corrente mese, in Ancona, presso la Direzione dei lavori per Strade Ferrate Meridionali ebbe luogo la gara a licitazione privata per l'appalto dei lavori relativi alle travate sul Marecchia al km. 110.152, della ferrovia da Bologna ad Otranto, del presunto importo di L. 62,000.

Alla gara vennero invitate N. 14 Ditte delle quali N. 8, hanno presentato offerta di ribasso. È rimasta aggiudicataria provvisoria la Ditta ing. Torriani e Comp., col ribasso del 23.09 0[0 sui prezzi della tariffa di contratto.

(Progetti, preventivi, ecc., presentati all'approvazione governativa).

La Direzione Generale delle Strade Ferrate Meridionali ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici;

1. La proposta dei lavori occorrenti per scavare un fosso di guardia e costruire un argine a monte del rilevato ferroviario per difendere dalle grandi piene del torrente Cesi, fra le stazioni di Narni e di Terni nella linea da *Orte* a *Falconara*. La spesa all'uopo occorrente è prevista di L. 2400;

2. La proposta delle opere necessarie per provvedere al consolidamento del muro andatore a valle del ponte sul fiume Olona al km. 17.170, della linea da *Pavia* a *Casalpusterlengo*, con annesso preventivo di spesa di L. 900;

3. La proposta dei lavori occorrenti per sistemare le scarpe della trincea San Lorenzo fra i km. 33.300 e 34.000 della ferrovia da *Zollino* a *Gallipoli*. La spesa necessaria per eseguire i lavori considerati in progetto è prevista in L. 44,000. Si domanda che l'approvazione sia fatta valere agli effetti di pubblica utilità per le espropriazioni; e che alla esecuzione delle opere si possa provvedere mediante appalto a licitazione privata a norma dell'articolo 65 del capitolato di esercizio;

4. Una nuova proposta delle opere necessarie per sistemare il marciapiede principale nella stazione di Chiaravalle, lungo la ferrovia *Orte-Foligno-Falconara*, con annesso preventivo di spesa di L. 800;

5. La proposta per sopprimere il riformatore provvisorio esistente presso il ponte sul Tevere al km. 99.850 della linea *Attigliano-Viterbo*;

6. La proposta per la applicazione di rondelle elastiche di acciaio, sistema Grover, alle chiavarde che sulle travate metalliche collegano le lungherine in legno dell'armamento alla sottoposta impalcatura di sostegno;

7. La proposta per la costruzione di garette in muratura presso 7 passaggi a livello, nel tronco Roma-Tivoli della ferrovia *Roma-Solmona*. La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 7650 ed alla esecuzione delle opere si provvederà mediante cottimo fiduciario, da concedersi a trattativa privata;

8. La proposta per l'impianto del servizio merci a piccola velocità e per il prolungamento dell'attuale binario d'incrocio nella fermata di Varano, lungo la ferrovia da *Bologna* ad *Otranto*. La spesa preventivata per la esecuzione delle opere ammonta a L. 22,400 ed alle medesime si provvederà mediante appalto a trattativa privata, fatta eccezione per la fornitura e posa in opera del materiale di armamento, cui si provvederà in economia;

9. La proposta dei lavori occorrenti per provvedere al prolungamento dei binari di incrocio in stazione di Pesaro, lungo la linea da *Bologna* ad *Otranto*. La spesa all'uopo preventivata, ammonta a L. 4470, ed alla esecuzione delle opere si provvederà in economia o per cottimi fiduciari;

10. Il progetto riguardante il prolungamento di binari di corsa, e per l'impianto di un binario tronco pel servizio delle merci, nella stazione di Porto San Giorgio, lungo la ferrovia da *Bologna* ad *Otranto*. Alla esecuzione dei lavori, pei quali è preventivata la spesa di L. 16,300, escluso il valore del materiale metallico di armamento, si provvederà parte in economia e parte mediante cottimi fiduciari.

><

Ferrovie del Mediterraneo.

(Progetti, preventivi, ecc. presentati all'approvazione governativa).

La Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha sottoposto alla approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici:

1. Il contratto stipulato colla Ditta Marzocchi Vittorio di Castiglione d'Orcia per la esecuzione di lavori di consolidamento e di sistemazione delle frane di Casalta e delle Ripi, lungo la strada ferrata da *Asciano* a *Montepescali;*

2. Il progetto dei lavori di ampliamento delle Regie Poste nel fabbricato viaggiatori della stazione di Novara, nella ferrovia da *Torino* a *Milano*, con annesso preventivo di spesa di L. 2920;

3. Il preventivo della spesa di L. 1050 occorrente per provvedere alla sistemazione dei due segnali a distanza verso Reggio e verso Sant'Eufemia, esistenti nella stazione di *Catanzaro-Marina;*

4. Il contratto stipulato colla Ditta Mongini Giuseppe di Savona per la esecuzione dei lavori di costruzione del ponte provvisorio in legname sul torrente Acquabuona, fra le stazioni Santuario e di San Giuseppe, nella ferrovia da *Savona* a *Bra;*

5. Il progetto dei lavori occorrenti per provvedere al completamento del Riparto Fucine da destinarsi al

servizio Calderai nelle *Officine di Pietrarsa.* La spesa preventivata per la esecuzione delle opere considerate in progetto ammonta a L. 72,800 oltre a L. 2053.78, per materiali metallici di armamento;

6. Il contratto stipulato colla Ditta Rossi Giuseppe di Milano, per la esecuzione dei lavori di costruzione di un piano caricatore di trasbordo nel piazzale dello *Scalo di Porta Garibaldi a Milano;*

7. La proposta di lavori per riparazioni al rivestimento in mattoni della galleria delle Mollere fra le stazioni di Sale e di Ceva, nella ferrovia da *Savona* a *Bra.* La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 5580;

8. Il preventivo della spesa di L. 510 occorrente per provvedere all'approfondamento dei caselli N. 19, 20 e 21 del tronco da Rho a Gallarate, nella ferrovia *Rho-Sesto Calende*;

9. Il preventivo della spesa di L. 24.000 occorrente per la costruzione di un tratto di galleria artificiale di di m. 25 in prosecuzione dell'imbocco est della galleria Vernazza, sul tronco Vernazza-Corniglia, lungo la linea *Genova-Spezia.*

><

Ferrovie della Sicilia.

(Progetti, preventivi, ecc., presentati all'approvazione governativa).

La Direzione Generale per le Strade Ferrate della Sicilia ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici:

1. La proposta per la esecuzione di lavori di consolidamento della trincea Menaga, fra i chilom. 131.529 e 131.744 da Palermo, della linea *Palermo-Porto Empedocle,* con annesso preventivo di spesa di L. 6660;

2. Il progetto dei lavori occorrenti per il consolidamento della frana Balataliscia, fra i chilom. 130.450 e 130.750 da Palermo, della linea *Canicatti-Caldare.* La spesa preventivata per la esecuzione delle opere considerate in progetto ascende in complesso a L. 37,900;

3. Il progetto delle opere necessarie per provvedere al consolidamento della trincea compresa fra le progressive 67.386 e 67.513.13, della linea *Palermo-Porto Empedocle.* Per la esecuzione dei lavori relativi è preventivata la spesa di L. 39,800;

4. Il progetto dei lavori di consolidamento del rilevato costituente la parte Catania della stazione di Castrogiovanni, lungo la ferrovia da *Bicocca* a *Santa Caterina.* La spesa all'uopo preventivata ammonta complessivamente a L. 22,100;

5. Il progetto per la esecuzione delle opere occorrenti a tacitazione dei reclami del signor Barone Coffari, proprietario dei Molini Mantina, Santa Caterina e Sant'Agata, fra i chilometri 89.323 e 92.521 e del terreno attraversato dalla ferrovia *Palermo-Porto Empedocle,* fra le progressive stesse. La spesa preventivata per i lavori in questione, ammonta a L. 25,177.60;

6. La proposta per lo spostamento e la sistemazione definitiva dei segnali a disco girevole in alcune stazioni della ferrovia da *Catania* a *Messina,* con annesso preventivo di spesa di L. 12,306.36;

7. Il progetto dei lavori occorrenti per la ricostruzione di due anelli del volto al ponticello di m. 1.50 di luce al chilom. 132.493 da Palermo, della linea *Caldare-Canicatti,* con annesso preventivo di spesa di L. 1300;

8. Il progetto di lavori di consolidamento del ponticello di m. 3 di luce, al chilometro 283.717.54 da Palermo, della linea *Messina-Siracusa,* fra le stazioni di Augusta e di Lumidoro. La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 2210;

9. Il progetto dei lavori necessari per la ricostruzione del volto del sottopassaggio di m. 2 di luce, al chilometro 152.256 da Palermo, della linea *Canicatti-Bivio-Licata,* e costruzione di speroni per rinforzo dei piedritti. La spesa occorrente per l'esecuzione delle opere è preventivata nella somma di L. 2890.

(Percorrenza del materiale rotabile nel primo trimestre del 1896).

Percorrenza delle locomotive, carrozze, carri-bagaglio e carri da merce, durante il primo trimestre del 1896, sulla Rete delle ferrovie di Sicilia:

1. Locomotive.	Chilom.	892,231
2. Carrozze.	»	2,681,970
3. Carri a bagaglio	»	817,462
4. Carri da merce	»	4,346,535
5. Carri in servizio cumulativo	»	21,895

><

Lo Statuto della Cassa Pensioni della Ferrovia Sicula-Occidentale.

Il Comitato della Cassa Pensioni della Società per la Ferrovia Sicula-Occidentale ha proposto, ed il Consiglio d'Amministrazione sociale ha approvata, la seguente aggiunta all'articolo 45 dello Statuto della suddetta Cassa Pensioni, che è stata presentata alla sanzione del Governo: « Colui che all'atto della istituzione della Cassa ha più di un decennio di servizio e meno dei 35 anni di età, è in facoltà di chiedere il riscatto di tanti anni di servizio trascorsi, quanti ne occorrono a completare i 25 anni di compartecipazione ai 55 anni di età ».

Lo scopo dell'aggiunta in parola ha per oggetto di tacitare molti reclami degli interessati, pei quali risulta evidente la ragione, che per la loro età inferiore ai 35 anni, al giorno della istituzione della Cassa, e pur avendo più di 10 anni di servizio, non furono compresi negli aventi diritto al riscatto, e perciò non solo perderebbero gli anni di servizio come anni utili per la liquidazione della pensione, ma anche verrebbero danneggiati nel diritto di conseguire la pensione al 55° anno di età, perchè mancherebbero per loro i 25 anni di effettiva compartecipazione, come prescrive lo Statuto.

><

Per la trazione dei carri ferroviari fra la stazione principale e la stazione marittima di Ancona.

Ci informano da Ancona che quella Camera di Commercio ha esposto al Ministero dei Lavori Pubblici un nuovo reclamo per lamentare la gravosa spesa di trazione dei carri ferroviari lungo il binario fra la stazione principale e la stazione marittima. lungo le banchine.

La Camera invoca dall'Amministrazione governativa che a tale riguardo si possa giungere a qualche cosa che sia profittevole pel commercio, fissando la spesa di trazione in ragione della percorrenza, sia questa reale o sia invece almeno virtuale, similmente a quanto si pratica in altre parti.

><

Biglietti di andata e ritorno fra Lugo e Conselice.

L'Adriatica ha disposto che in via di esperimento la stazione di San Patrizio sia abilitata alla distribuzione giornaliera di biglietti di andata e ritorno per Lugo e Conselice.

><

Vagoni a letto fra Napoli e Sant'Eufemia.

La Mediterranea, d'accordo colla Compagnia dei vagoni a letto ha stabilito di frazionare la sovratassa per i posti

nelle vetture Pullmann, fra Napoli e Sant'Eufemia nel modo seguente:

Napoli-Battipaglia o viceversa L. 5.
Napoli-Sant'Eufemia o viceversa L. 12.

><

Onorificenze nel personale della Mediterranea.

Con recente decreto, su proposta del Presidente del Consiglio, Rudinì, l'ingegnere Cesare Negretti, Capo Divisione degli Approvvigionamenti e Magazzini della *Mediterranea* a Torino, è stato nominato Commendatore nell'Ordine della Corona d'Italia.

Uniamo le nostre sentite congratulazioni a quelle degli amici e dei colleghi.

><

Strade Ferrate Secondarie.

Prospetto dei prodotti del traffico, ottenuti nei primi undici mesi del corrente esercizio finanziario, in confronto di quelli avutisi nel corrispondente periodo dell'esercizio precedente:

Indicazione delle linee	Esercizio 1895-96	Esercizio 1894-95	Differenza
Torino-Rivoli	132,008	135,462	— 3,454
Basaluzzo-Frugarolo	8,280	8,233	+ 47
Torino-Ciriè-Lanzo	504,336	486,197	+ 18,139
Ferrovie Economiche Biellesi	186,003	170,699	+ 15,304
Sassuolo-Modena-Mirand.-Finale	285,959	282,112	+ 3,847
Ferrovie di Reggio dell'Emilia	251,043	206,042	+ 45,001
Ferr. e Navig. del Lago di Lugano	71,820	69,207	+ 2,613
Ferrovie Secondar. della Sardegna	697,867	666,880	+ 30,987
Settimo-Rivarolo-Castellamonte	373,547	357,643	+ 15,904
Santhià-Biella	612,218	617,222	— 5,004
Napoli-Pozzuoli-Cuma	245,956	264,156	— 18,200
Bergamo - Ponte della Selva	311,172	256,043	+ 55,129
Ferr. Nord-Milano	2,281,194	2,141,775	+ 139,419
Novara-Seregno	483,010	443,181	+ 39,829
Suzzara-Ferrara	270,866	251,747	+ 19,119
Arezzo-Stia	117,500	123,023	— 5,523
Padova-Montebelluna	136,500	139,244	— 2,744
Cividale-Portogruaro	219,700	235,366	— 15,666
Bologna-Massalombarda	256,000	252,022	+ 3,978
Conegliano - Vittorio	75,000	77,045	— 2,045
Parma-Suzzara	143,600	140,673	+ 2,927
Torre-Arsiero	144,720	151,095	— 6,375
Vicenza-Treviso e Padova-Bassano	668,200	677,586	— 9,386
Vicenza-Schio	340,000	335,873	+ 4,127
Reali Sarde	1,499,019	1,447,649	+ 51,370

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato, in sue recenti adunanze, ha dato il suo parere sui seguenti affari concernenti il servizio delle Strade Ferrate:

1. Circa l'applicabilità della multa contrattuale a carico della Impresa Sassi Macedonio, per la ritardata esecuzione di lavori di adattamento nei locali della stazione di Parma, lungo la ferrovia Piacenza-Bologna;

2. Sugli atti di collaudo e di liquidazione finale dei lavori di riparazione a diversi manufatti in alcune stazioni del tronco da Loreo a Chioggia, nella ferrovia Adria-Chioggia, nonchè delle opere di sistemazione delle chiusure e la ricostruzione delle stecconate, lungo lo stesso tronco di ferrovia; e sulla proposta di non applicabilità di alcuna multa alla Impresa Luigi Medini, assuntrice di siffatti lavori;

3. Circa un preteso diritto della Società concessionaria della ferrovia Milano-Vigevano d'intervenire nella stipulazione delle convenzioni per le concessioni di binari di allacciamento fra detta ferrovia e gli stabilimenti industriali, che va facendo la Società esercente la Rete Mediterranea, della quale la detta linea fa parte;

4. Su di uno schema di transazione concordato colla Impresa Calvi, relativo a maggiori compensi per lavori da essa eseguiti per il consolidamento della trincea fra i chilometri 205.236 e 205.470 della ferrovia da Eboli a Metaponto.

Il Consiglio di Stato:

Ha poi manifestato l'avviso che, anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità, possa essere approvato un progetto presentato dalla Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo, concernente la correzione della curva ora esistente fra la galleria di Ponzano ed il ponte Bormida, fra le stazioni di Cengio e di Saliceto nella ferrovia da Savona a Bra, con preventivo di L. 2009;

Ha manifestato il suo parere sulle questioni sollevate dalla Impresa Calderai in ordine a maggiori compensi pei lavori di costruzione dei tronchi da Ricadi a Gioia Tauro, nella ferrovia Reggio-Castrocucco, assunti da essa Impresa, per il prezzo complessivo a corpo di lire 11,600,000.

><

Tariffe ferroviarie italiane.

Il Ministero del Tesoro, di accordo con quello delle Finanze, ha ammessa le rinnovazione per un altro anno ed alle stesse condizioni già vigenti della concessione scaduta il 31 maggio p. p., fatta alla Società delle Fornaci alle Sieci per i suoi laterizi in partenza da Minturno ed in destinazione di Isernia.

Gli stessi Ministeri hanno dato la loro approvazione:

a) Alla rinnovazione ancora per un anno, a decorrere dal 1° ottobre p. v. ed alle stesse condizioni in vigore, della concessione di cui fruisce lo Stabilimento « Olii al solfuro in Caserta » per i suoi trasporti di sansa vergine;

b) Alla estensione della serie A della tariffa locale N. 231 P. V. alla stazione di Livorno marittima, dalla quale si effettuano trasporti di solfato di soda;

c) La proposta fatta affinchè la concessione di cui gode la Ditta Librak per i suoi trasporti di petrolio in semplici stagnoni fissati con telai, sia estesa ora alla Società per gli olii minerali subentrata alla Ditta Librak nel commercio del petrolio.

—

Con due recenti decreti dei Ministri dei Lavori Pubblici e di Agricoltura, Industria e Commercio è stato stabilito quanto appresso:

1. È approvato, con decorrenza dal 1° luglio 1896, il primo supplemento al prontuario per il servizio di

corrispondenza con le Poste Svizzere (edizione Dicembre 1991) giusta la proposta presentata dalla Mediterranea di accordo coll'Adriatica e colla Sicula;

2. La tariffa N. 419 P. V. viene estesa alla linea Sant'Eufemia-Catanzaro Marina, giusta la proposta presentata dalla Mediterranea.

><

Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ed il Comitato Superiore delle Strade Ferrate hanno dato parere favorevole sui seguenti affari ferroviari:

Progetto per lavori di completamento nella stazione di Cuneo;

Progetto per la costruzione di una briglia attraverso il torrente Cervara al chilometro 55.01145 della ferrovia Foggia-Napoli;

Progetto per la costruzione di 450 m. di stecconato e chiusura di alcune tratte del tronco Fornovo-Solignano della ferrovia Parma-Spezia;

Progetto per opere di difesa della ferrovia Pescara-Aquila contro il fiume Pescara presso Alanno;

Progetto per consolidamento alla trincea di approccio verso S. Caterina della galleria di Caltanisetta lungo la linea S. Caterina-Canicattì;

Collaudo dei lavori eseguiti dall'impresa Da via sul consolidamento di un tratto della ferrovia Treviso-Belluno;

Idem dall'Impresa Naj per la sistemazione ed il consolidamento della trincea Monteggia, lungo la ferrovia Gallarate-Laveno;

Idem dall'Impresa Gentili pel consolidamento di un tratto della ferrovia Roma-Sulmona;

Idem dall'Impresa Medini pel prolungamento del binario della rimessa locomotive della stazione di Rovigo;

Idem dalla Cooperativa dei Terraioli di Parma pel consolidamento della frana Zoppi, lungo la ferrovia Parma-Spezia;

Idem dall'Impresa Lombardo per forniture di infissi in legno pei nuovi fabbricati della stazione di Attigliano.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie dell'Adriatico. — *Prodotti dal 1° gennaio al 30 giugno 1896.* — Nella decade dal 21 al 30 giugno ora scorso i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate Meridionali, Rete Adriatica (Rete principale e Rete complementare) ascesero a L. 2,654,799.50 con una diminuzione di L. 112,286.94 su quelli ottenuti nella corrispondente decade del 1895.

L'insieme dei prodotti dal 1° gennaio al 30 giugno 1896 si ragguaglia a L. 46,897,528.46 e presenta un aumento di L. 258,806.96 in confronto dello stesso periodo del precedente esercizio.

Ferrovie del Mediterraneo. — *Prodotti dal 1° al 10 luglio 1896.* — Nella decade dal 1° al 10 luglio 1896 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate del Mediterraneo (Rete principale e Rete secondaria) ascesero a L. 3,335,963.60, con un aumento di L. 4,965.19 sulla corrispondente decade del 1895.

Ferrovie della Sicilia. — *Prodotti dal 1° luglio 1895 al 20 giugno 1896.* — Nella decade dall'11 al 20 giugno ora scorso i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate della Sicilia (Rete principale, Rete complementare e Stretto di Messina) ascesero a L. 243,907, con una diminuzione di L. 6115 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

I prodotti dal 1° luglio 1895 al 20 giugno 1896 ammontano a lire 9 806,343, con un aumento di lire 557,121 sul corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

Tramvie elettriche a Roma. — Il Comitato Superiore delle Strade Ferrate ha ritenuto che possa autorizzarsi la Società Romana dei Tramways ed Omnibus ad applicare la trazione elettrica alle due seguenti linee attualmente esercitate a cavalli:

1. Dal Largo di S. Eufemia (Prefettura) alla Basilica di S. Paolo.
2. Dal Piazzale arrivi della Stazione di Termini allo Stabilimento della Società a Porta Maggiore.

Tramvia elettrica a Pont-San Martin. — Conformemente ai pareri del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici e del Comitato Superiore delle Strade Ferrate, è stato autorizzato l'impianto e l'esercizio di un tronco di tramvia elettrica per l'allacciamento dello Stabilimento Metallurgico di Pont-S. Martin con la stazione omonima sulla ferrovia Ivrea-Aosta.

Tramvia Iseo - Rovato - Chiari. — Da alcuni giorni è cominciata la posa del binario. Si spera perciò che la nuova linea tramviaria possa essere aperta al pubblico esercizio.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie Svizzere. — *Per la nuova stazione ferroviaria di Zurigo.* — Il Tribunale arbitrale per giudicare sul conflitto fra la città di Zurigo e la ferrovia Nord-Est, dopo una seduta di un giorno, ha aggiornato la continuazione delle sue operazioni alla fine di agosto.

— *Ferrovia Nord-Est.* — La Direzione della ferrovia Nord-Est dichiara nella *Nuova Gazzetta di Zurigo* di aver chiesto al Consiglio federale di poter anticipare l'apertura della nuova linea Thalweil-Zugo al 1° giugno 1897.

— *Ferrovia della Jungfrau* — Domenica scorsa la Commissione della ferrovia della Jungfrau tenne seduta in Zurigo onde udire il rapporto degli esperti, il quale constatò che la forza d'acqua delle due Lutschinen è del doppio di prima.

Venne risolto che per i 100 operai che al 1° agosto daranno mano ai lavori per il primo periodo di costruzione sarà designato un medico con diploma federale. Inoltre gli operai saranno assicurati contro gli accidenti.

Una variante dal tracciato della ferrovia presentata dal prof. Becker di Zurigo e tendente a costruire il tunnel tutto sul versante bernese, venne respinta con 8 voti contro 2. L'emissione delle azioni e delle obbligazioni avrà luogo fra breve.

La Commissione si riunirà ancora in agosto per risolvere sui lavori del concorso internazionale.

Ferrovie Francesi. — *Apertura di linea.* — È stato aperto al pubblico esercizio il raccordamento della stazione di Evreux-Ovest colla linea da Evreux ad Elbeuf e la stazione di Evreux-Ville.

La lunghezza di questo raccordamento è di m. 2,879.

— *Tramvie elettriche di Rouen.* — La più importante rete di trazione elettrica della Francia, è quella delle tramvie elettriche di Rouen, inaugurata nello scorso mese di marzo dalla compagnia Thomson Houston. Le linee di Rouen comprendono chilom. 37 di percorso, la condultura è aerea, le vetture sono in numero di 60 e saranno presto aumentate; ciascuna ha due motori tipo G. E. 800 forma B, racchiusi in cassetta d'acciaio, del peso di Kg. 660, e della forza di HP 25.

Ferrovie Germaniche. — *Riscatto della rete assiana Lodovico.* — È stato firmato il trattato col quale la Prussia e l'Assia assumeranno d'accordo l'acquisto e l'esercizio della rete ferroviaria assiana Lodovico (*Hessische Ludwigsbahn*) che tocca territori dei due Stati. Le linee dipenderanno in parte da una direzione prusso-assiana in Magonza e in parte dalla direzione prussiana di Francoforte sul Meno; entrambe però sottostaranno a un Consiglio d'Amministrazione prusso-assiano sedente in Fran-

coforte sul Meno. I due Stati assumono tutti gli attivi e passivi delle ferrovie e pagano agli azionisti la somma di marchi 98,520,000, dei quali però soltanto una piccola parte in denaro. Per ogni azione di 600 marchi nominali si dànno: una obbligazione 3 0|0 prussiana da marchi 200, una obbligazione 3 0|0 assiana da marchi 500 e 41 marchi in denaro.

Ferrovie Spagnuole. — *La convenzione delle ferrovie.* — Il Ministro dei Lavori Pubblici ha presentato nella seduta del Senato spagnuolo, il progetto di legge, autorizzante la ratifica della convenzione coi rappresentanti delle ferrovie.

Il Governo è d'accordo con Sagasta e Moret, la maggior parte dei liberali e con Silvela, capo dei conservatori dissidenti, per sollecitare la discussione del Messaggio e dei bilanci ordinari e straordinari.

In seguito si farà passare il progetto sulle ferrovie alla Camera prima delle vacanze.

Notizie Diverse

Esposizione a Guatemala. — Questa Esposizione che avrà luogo a Guatemala dal marzo al luglio 1897 — ristretta dapprima ai soli Stati dell'America Centrale — è stata resa universale per le vive premure dei Governi dei principali Stati Europei che vedono in essa un'occasione favorevolissima ad estendere in quei ricchi mercati le loro esportazioni.

Per quanto riguarda l'Italia — che ha nella Esposizione una Sezione a sè — si è costituito fra alcuni dei principali nostri esportatori il Comitato Nazionale incaricato di organizzare la Mostra artistica e industriale dei prodotti nazionali.

Il Comitato ha per presidente il cav. Cesare Mangili, vice-presidente della Camera di Commercio di Milano, ed il cav. ufficiale Augusto Stucchi (Ditta Prinetti e Stucchi), per vice-presidente.

In una recente seduta vennero determinati i criteri di massima che devono presiedere alla organizzazione della Sezione italiana, e fra altro fu stabilito:

1° di determinare in precedenza una quota quant' è possibile esigua per ogni singolo espositore, la quale comprenda tutte — senza eccezione alcuna — le spese di partecipazione alla Mostra, dal trasporto alla installazione degli oggetti, rappresentanza, pulizia, ecc., per modo che l'espositore sappia che non dovrà sottostare assolutamente ad altro onere per qualsivoglia titolo;

2° Di chiamare a concorrere alla Mostra quei soli industriali che per la natura dei loro prodotti e l'importanza della loro produzione possono avviare a mantenere una corrente di esportazioni sui mercati dell'America Centrale;

3° Di organizzare mostre campionarie collettive per tutti i prodotti che vi si prestano, a fine di ridurre le spese dei singoli espositori; e così mostre collettive di prodotti dell'industria tessile e di confezioni — di prodotti minerarii, farmaceutici, chimici, di oggetti di piccola meccanica, ecc. — di prodotti alimentari.

Berlino porto di mare. — Il Municipio di Stettino si è fatto iniziatore di un progetto per sostituire all'attuale Canale di Finow un migliore sistema di navigazione fra Berlino e Stettino. Sinora, fra le due città, non possono navigare che legni della portata di 1750 quintali; adesso si vuole poter far fare il tragitto anche delle navi di 6 a 10,000 quintali. Il Municipio di Berlino si è dichiarato pronto a trattare con quello di Stettino. Molti però credono che sarebbe più desiderabile una migliore comunicazione per via d'acqua con Amburgo anzichè con Stettino.

Ottavo Congresso degli Ingegneri ed Architetti italiani in Genova. — Il Comitato esecutivo per l'ottavo Congresso degli Ingegneri ed Architetti italiani, nella sua adunanza del 22 aprile u. s., ha fissato che « il Congresso debba inaugurarsi il giorno 19 settembre p. v., e che la Esposizione di disegni di architettura e di ingegneria debba aprirsi il giorno 10 dello stesso mese ».

Prevenzione degli infortunii nelle officine che fanno uso dell'elettricità. — Il Sindacato professionale delle industrie elettriche di Parigi elesse in addietro tra i proprii membri una Commissione coll'incarico di predisporre una *Istruzione per prevenire gli infortunii nelle officine che impiegano l'elettricità.*

La Commissione ha presentato ora lo schema di regolamento preventivo, che più sotto riproduciamo e che a di lei giudizio dovrebbe essere affisso in tutte le officine interessate, ma non sarebbe indispensabile nelle stazioni centrali e nelle officine di costruzione elettrica, perchè in queste il personale è già edotto dei rischi nei quali può incorrere. — Ciò premesso, ecco il testo del regolamento proposto:

1. Evitare sopra le macchine in moto, sugli apparecchi o conduttori, posti in comunicazione con la sorgente di elettricità, qualsiasi lavoro, sia pure di pulitura, all'infuori delle manovre normali;

2. Evitare di avvicinare alle macchine elettriche oggetti di ferro, che possono essere attratti dagli organi in movimento;

3. Curare il buon isolamento di tutte le parti dell'impianto, allontanando dalle macchine, dai conduttori e dagli apparecchi i pulviscoli di ogni natura, il grasso e l'umidità;

4. Non gettare acqua o cenci bagnati sopra gli apparecchi o conduttori percorsi dalla corrente, anche in caso d' incendio. In tal caso devesi anzitutto interrompere la corrente;

5. Quando sia necessario un lavoro di modificazione o di riparazione, separare dalla rete, in guisa che la corrente cessi di circolarvi, i conduttori e gli apparecchi, sui quali si lavora. Il capo-sala dovrà accertarsi, prima che incominci il lavoro, che la sorgente non sia più in comunicazione con nessuno dei suoi poli;

6. Se fosse indispensabile di operare sopra conduttori o apparecchi percorsi dalla corrente, non fare eseguire il lavoro che dall'operaio specialmente incaricato dell'impianto elettrico sotto la sorveglianza del capo-sala;

7. Non avvicinarsi alle macchine o apparecchi percorsi dalle correnti ad alta tensione, che prendendo speciali precauzioni per l'isolamento. Gli operai che si avvicinano alle macchine ed agli apparecchi predetti devono portare calzature isolanti: devono tenersi sui pavimenti isolati o sopra tappeti speciali isolanti, disposti per l'accesso a queste macchine od apparecchi;

8. Non toccare i conduttori percorsi dalle correnti ad alta tensione, neppure se muniti di isolanti;

9. Guardarsi bene dal toccare simultaneamente due conduttori o due organi di polarità diversa. Per evitare qualsiasi infortunio durante le manovre da eseguire sugli apparecchi, si deve aver cura di non toccare che le maniglie isolanti, e per quanto sia possibile servirsi con una sola mano, tenendo l'altra lontana dagli apparecchi;

10. Non lasciare mai entrare operai senza autorizzazione speciale nelle sale dei trasformatori;

11. Non penetrare con lampada a fiamma libera in un locale in cui si trovino degli accumulatori.

Una galleria ferroviaria nel Colorado. — La più grande galleria del mondo, i cui lavori verranno fra breve incominciati, sarà traforata attraverso il Pikes Peak nel Colorado, una delle contrade aurifere più importanti; incomincierà presso Colorado City e metterà capo nei campi auriferi di Cripple Creck.

La galleria principale sarà lunga 22 2|3 miglia inglesi, e le due gallerie che si biforcheranno lateralmente saranno lunghe in complesso 25 1|3 miglia, così che l'intera costruzione avrà la lunghezza finora mai raggiunta di 48 miglia.

Sarà a doppio binario e larga 14 piedi con un'altezza

di 8 piedi. Entrambe le imboccature della galleria principale avranno la medesima altezza, 6800 piedi sul livello del mare e la pendenza sarà dell'1 per mille piedi.

Le spese totali sono preventivate in 20 milioni di dollari. La compagnia *Pikes Peak Tunnel Minning Railway Company*, si è costituita con un capitale azionario di 25 milioni di dollari; la maggior parte dei capitalisti sono parigini e londinesi. La costruzione deve essere compiuta entro il 1° marzo 1906, e si crede che, traforando, si troverà un ricco giacimento di ferro.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Segniamo con un asterisco * le notizie di cui diamo maggiori ragguagli nelle Informazioni Particolari, ove sono pubblicate eziandio le *Deliberazioni del Consiglio di Stato* e le *Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.*

1. — Progetti e preventivi di spese presentati per l'approvazione al R. Ispettorato Generale.

Rete Adriatica. — L. 44,000 * proposta di lavori per sistemare la trincea S. Lorenzo sulla linea Zollino Gallipoli;

L. 22,400 * proposta per impianto servizio merci P. V. alla fermata di Varano, linea Bologna-Otranto;

L. 16,300 * progetto per impianto di binario tronco in stazione di Porto S. Giorgio, linea Bologna-Otranto;

L. 7650 * proposta per costruzione di garette in muratura sulla linea Roma-Solmona;

L. 4470 * proposta per prolungamento binari d'incrocio in stazione di Pesaro, linea Bologna-Otranto;

L. 2400 * proposta di lavori diversi fra le stazioni di Narni e di Terni, sulla linea Orte-Falconara;

L. 900 * proposta per consolidamento d'un muro sulla linea Pavia-Casalpusterlengo;

L. 800 * proposta di lavori in stazione di Chiaravalle, linea Orte-Foligno-Falconara;

Proposte * diverse.

Rete Mediterranea. — L. 72,800 * progetto di lavori nelle Officine di Pietrarsa, oltre 2053.78 per materiale metallico d'armamento;

L. 24,000 * preventivo per costruzione d'un tratto di galleria artificiale sulla linea Genova-Spezia;

L. 5580 * proposta di lavori alla galleria delle Molere, sulla linea Savona-Bra;

L. 2970 * progetto di lavori nella stazione di Novara, linea Torino-Milano;

L. 1050 * preventivo per sistemazione di segnali in stazione di Catanzaro Marina;

L. 510 * preventivo per lavori a tre caselli sulla linea Rho-Sesto Calende;

Contratti * diversi.

Rete Sicula. — L. 39,800 * progetto di lavori di consolidamento di trincea sulla linea Palermo-Porto Empedocle;

L. 37,900 * progetto di lavori di consolidamento della frana Balataliscia, sulla linea Canicatti-Caldare;

L. 25,177.60 * progetto di lavori sulla linea Palermo-Porto Empedocle;

L. 22,100 * progetto di lavori di consolidamento nella stazione di Castrogiovanni, linea Bicocca-Santa Caterina;

L. 12,306.36 * proposta per sistemazione di segnali in stazioni della linea Catania-Messina;

L. 8660 * proposta di lavori di consolidamento della trincea Menaga, sulla linea Palermo-Porto Empedocle;

L. 2890 * progetto di lavori ad un sottopassaggio sulla linea Canicatti-Bivio-Licata;

L. 2210 * progetto di lavori di consolidamento d'un ponticello sulla linea Messina-Siracusa;

L. 1300 * progetti di lavori ad un ponticello sulla linea Caldare-Canicatti.

3. — Gare aggiudicate provvisoriamente.

Rete Adriatica. — Alla Ditta ing. Forriani e Comp. l'appalto * dei lavori relativi alle travate sul Marecchia, sulla linea Bologna-Otranto; importo presunto L. 62,000, col ribasso del 23.09 0[0 sui prezzi di tariffa.

5. — Contratti stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Mediterranea (Sedute del Comitato e del Consiglio d'Amministrazione, 17 luglio). — Colla Ditta Fratelli Cavanna di Genova per appalto opere di completamento della Succursale dei Giovi;

Colla Ditta Carlo Morandi di Milano per fornitura di ml. 75,000 di bordure diverse per addobbo carrozze;

Colla Ditta Tensi, Martel e C. di Torino per fornitura di metri lineari 75,000 di bordure diverse per addobbo carrozze;

Colla Ditta Giuseppe Pasquina di Torino per fornitura di metri lineari 10,000 di stoffa di crine per carrozze;

Colla Ditta Gervaso Giuseppe di Valenza per ampliamento e completamento della stazione di Asti in seguito all'apertura della Genova-Ovada-Asti;

Colla Ditta Fratelli Bosco di Torino per fornitura di n. 3000 catene di sicurezza per carri e carrozze;

Colla Ditta A. Grondona, Comi e C. di Milano per fornitura di 1000 aste con dischi per respingenti di carri e carrozze;

Colla Ditta Ernesto Breda e C. di Milano per fornitura di 1000 aste come sopra;

Colla Ditta Miani, Venturi e C. di Milano per fornitura di 1000 aste come sopra;

Colla Società Nazionale delle Officine di Savigliano per fornitura di 1000 aste come sopra;

Colla Ditta Galleani e Viganò di Milano per fornitura di 1300 cuscinetti di bronzo lavorato con guernizione di metallo bianco « magnolia ».

II. — Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Prefettura di Genova (28 luglio, ore 10, 1ª asta). — Appalto dei lavori per la sistemazione e parziale pavimentazione della calata e magazzino generale nel porto. Importo L. 32,500. Cauz. L. 3000. Fatali a giorni 15.

Ministero dei L. P. e Prefettura di Ferrara (14 agosto, ore 10, unico e def.). — Appalto dei lavori di prolungamento a monte e ricarico della difesa frontale della golena di Po, in località Macello, mediante gettata di buzzoni ricoperta con sasso trachitico di Monselice, con scarico e sistemazione della via alzaia (m. 623.67). Importo L. 122,400. Cauz. L. 5000.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Genova (18 agosto, ore 10, unico e def.). — Appalto dei lavori di scavazione dei porti delle rade e spiaggie aperte delle provincie di Genova e Porto Maurizio per il sessennio 1896-1902. Importo complessivo L. 1,244,200.31. Cauz. L. 65,000.

APPALTI ALL'ESTERO.

Rumania. — *Strade Ferrate dello Stato Rumeno a Bucarest* (22 agosto). — Costruzione di nove padiglioni per i magazzini di deposito dei docks di Galatz. Prezzo d'asta fr. 232,840.

III. — Forniture diverse.

Aste.

Direzione delle Costruzioni Navali — Spezia — (17 luglio, ore 12.50, 1ª asta). — Fornitura di oggetti di **bronzo** ed **ottone** lavorati. Importo L. 100,000. Cauz. L. 10,000. Fatali a giorni 17.

— (31 luglio, ore 12, fatali). — Fornitura di kg. 40,000 di **olio** d'oliva 1ª qualità per macchine. Importo ridotto L. 34,172 (ribasso ottenuto 14.57 0[0).

Aggiudicazioni.

Ministero della Marina (Contratti a trattativa privata). — Pino di Caino Dandolo, 1° Dipartimento, G. Ansaldo, Sampierdarena, L. 7157;

Boccaportelli, id., Cooperativa, id., L. 3900;

Strumenti di misurazione, Taranto, Società Edison, Milano, L. 1077;

Polverizzatore, 1° Dipartimento, M. Ansaldi, Torino, L. 1450;

Metallo bianco, Taranto, P. Cioffi, Napoli, L. 2200.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

	luglio 11	luglio 18
Azioni Ferrovie Biella	L. 510	510
» » Mediterranee	» 510	505
» » Meridionali	» 655	647
» » Pinerolo (1ª emiss.)	» 360	362
» » » (2ª »)	» 352	350
» » Secondarie Sarde	» 272	272
» » Sicule	» 598	598
Buoni Ferrovie Meridionali	» 558	558.25
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e		
» » Sicule *A. B. C. D.*	» 284	284
» » Cuneo (2ª emiss.)	» 307	312
» » Gottardo 4 °/₀	» 102	102
» » Mediterranee 4 0/0	» 511	508.50
» » Meridionali	» 300.75	300.50
» » Meridionali Austriache	» 382	383.50
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 307	307
» » » 2ª emiss.	» 284	285
» » Pontebba	» 456	456
» » Sarde, serie *A.*	» 287	287
» » » serie *B.*	» 290	290
» » » 1879	» 291	291
» » Savona	» 306.50	307
» » Secondarie Sarde	» 430	429
» » Sicule 4 0/0 oro	» 472	473.55
» » Tirreno	» 453	454
» » Vittorio Emanuele	» 312.50	311

CONVOCAZIONI.

SOCIETÀ FERROVIARIE, TRAMVIARIE E DI NAVIGAZIONE.

29 luglio. — **Ferrovie della Sicilia.** — Assemblea generale straordinaria per le ore 16 nella sede sociale in Roma, piazza Grazioli, 5 (palazzo Doria).

ESTRAZIONI E PAGAMENTI.

Ferrovia Verona-Caprino-Garda. — Dal 1° luglio viene rimborsata l'obbligazione n. 3728.

Ferrovia Conegliano-Vittorio. — Dal 1° agosto rimborso delle obbligazioni seguenti:
11 346 375 387 388 455 502 556 605 737
875 890 956 962 1066 1308 1380 1381 1439.

Ferrovie italiane Adriatica Mediterranea, e Sicula (1ª estrazione 15 maggio 1896). — Obbligazioni 3 0/0, rimborsabili in L. 500 caduna dal 1° luglio 1896.

RETE ADRIATICA.

Dal n.	al n.	dal n.	al n.	dal n.	al n.	dal n.	al n.
			Serie A 1887:				
6501	6600	30401	30500	87801	87900	100801	100900
131001	131100	184901	185000	192401	192500		
			Serie B 1888:				
93001	93100	145301	145400	145701	145800	165301	165400
			Serie C 1888:				
42301	42400	110201	110300	160301	160400	166701	166800
204401	204500						
			Serie D 1889:				
2001	2200			32201	32300		
			Serie E 1889:				
88101	88200	121201	121300	140601	140700	149701	140800
153301	154400						

RETE MEDITERRANEA.

Dal n.	al n.	dal n.	al n.	dal n.	al n.	dal n.	al n.
			Serie A 1887:				
59301	59400	105001	105100	122501	122600	94701	94800
218701	218800	276301	276400	288001	288100		
			Serie B 1888:				
49601	49700	71301	71400	99301	90400	210101	210200
250201	250300	270901	271000	290101	290200		
			Serie C 1888:				
1101	1200	4901	5000	66801	66900	79201	79300
10440	15000	157501	157600				
			Serie D 1889:				
7701	7800			58201	58300		
			Serie E 1889:				
68201	68300	79201	79300	114601	114700	166501	166600
177601	177700						

RETE DELLA SICILIA.

Dal n.	al n.		dal n.	al n.
		Serie A 1887:		
65601	65700			
		Serie B 1888:		
65701	65800		81101	81200
		Serie C 1889:		
42601	42700			
		Serie D 1889:		
18201	18300			
		Serie E 1889:		
10401	10500			

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1896-97. — *Dal 1° al 10 Luglio 1896.* — *1ª Decade.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA		
	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze
Chilometri in esercizio	4407	4407	—	1291	1085	+ 206
Media	4407	4407	—	1291	1085	+ 206
Viaggiatori	1,265,067 53	1,263,611 01	+ 1,456 52	66,833 55	64,548 56	+ 2,284 99
Bagagli e cani	61,768 78	60,339 09	+ 1,429 69	2,094 45	2,123 74	— 29 29
Merci a G.V. e P.V. acc.	332,911 10	335,564 15	— 2,653 05	12,135 80	11,272 18	+ 863 62
Merci a P. V.	1,530,424 92	1,529,320 03	+ 1,104 89	64,727 47	64,219 65	+ 507 82
TOTALE	3,190,172 33	3,188,834 28	+ 1,338 05	145,791 27	142,164 13	+ 3,627 14
Prodotto per chilom.	723 89	723 58	+ — 31	112 93	131 03	— 18 10

(*) La linea Milano-Chiasso (km. 52) comune colla Rete Adriatica, è calcolata per la sola metà.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA. — 18ª Decade — dal 21 al 30 Giugno 1896

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Prodotti indiretti	TOTALE	Media dei chilom. esercitati
				PRODOTTI DELLA DECADE.			
1896	1,062,416.63	47,146.60	311,045.06	1,050,942.10	10,322.15	2,481,872.57	4,247.00
1895	1,007,097.75	41,594.32	353,389.40	1,157,602.79	11,522.09	2,571,206.35	4,215.00
Differenze nel 1896	+ 55,318.91	+ 5,552.28	— 42,344.34	— 106,660.69	— 1,199.94	— 89,333.78	+ 32.00
				PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.			
1896	17,427,411.88	887,542.01	5,122,095.32	19,994,330.66	226,560.16	43,657,940.03	4,247.00
1895	16,659,841.67	847,064.07	5,299,267.21	20,407,485.68	227,875.12	43,441,533.75	4,215.00
Differenze nel 1896	+ 767,570.21	+ 40,477.94	— 177,171.89	— 413,155.02	— 1,314.96	+ 216,406.28	+ 32.00
				RETE COMPLEMENTARE			
				PRODOTTI DELLA DECADE.			
1896	58,502.34	1,896.12	25,315.70	85,424.32	1,788.45	172,926.93	1,359.88
1895	65,672.39	1,765.09	27,905.85	98,868.21	1,668.55	195,880.09	1,326.19
Differenze nel 1896	— 7,170.05	+ 131.03	— 2,590.15	— 13,443.89	+ 119.90	— 22,953.16	+ 33.69
				PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.			
1896	1,104,831.14	24,449.49	368,079.57	1,715,461.07	26,767.16	3,239,588.43	1,359.88
1895	1,048,985.07	24,478.38	380,257.85	1,716,868.00	26,598.45	3,197,187.75	1,305.82
Differenze nel 1896	+ 55,846.07	— 28.89	— 12,178.28	— 1,406.93	+ 168.71	+ 42,400.68	+ 54.06

PRODOTTI PER CHILOMETRO DELLE RETI RIUNITE.

PRODOTTO DELLA DECADE			PRODOTTO RIASSUNTIVO		
esercizio corrente	esercizio precedente	Differenza nel 1896	dell'anno corrente	dell'anno precedente	Differenza nel 1896
473.49	499.37	— 25.88	8,364.28	8,447.79	— 83.51

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

35ª Decade — Dall'11 al 20 Giugno 1896.

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traffico	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1896	95,048.00	1,254.00	6,730.00	81,625.00	1,350.00	186,007.00	616.00	302.00
1895	87,534.00	2,019.00	10,646.00	106,062.00	523.00	206,784.00	616.00	336.00
Differenze nel 1896	+ 7,514.00	— 765.00	— 3,916.00	— 24,437.00	+ 827.00	— 20,777.00	»	— 34.00
				PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1895 AL 20 GIUGNO 1896.				
1895-96	3,130,561.00	69,659.00	343,413.00	4,062,763.00	48,079.00	7,654,475.00	616.00	12,426.00
1894-95	3,135,648.00	69,400.00	360,138.00	4,129,128.00	42,482.00	7,736,796.00	616.00	12,560.00
Differenze nel 1896	— 5,087.00	+ 259.00	— 16,725.00	— 66,365.00	+ 5,597.00	— 82,321.00	»	— 134.00
				RETE COMPLEMENTARE				
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1896	37,423.00	510.00	2,642.00	12,125.00	273.00	52,973.00	484.00	109.00
1895	28,025 00	496.00	2,156.00	10,227.00	39.00	40,943.00	421.00	97.00
Differenze nel 1896	+ 9,398.00	+ 14.00	+ 486.00	+ 1,898.00	+ 234.00	+ 12,030.00	+ 63 00	+ 12.00
				PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1895 AL 20 GIUGNO 1896.				
1895-96	1,170,363.00	19,973.00	88,923.00	724,423.00	8,132.00	2,011,814.00	484 00	4,157.00
1894-95	877,469.00	9,008.00	58,643.00	489,018.00	8,041.00	1,442,179.00	421.00	3,426.00
Differenze nel 1896	+ 292,894.00	+ 10,965.00	+ 30,280.00	+ 235,405.00	+ 91.00	+ 569,635.00	+ 63.00	+ 731.00
				STRETTO DI MESSINA				
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1896	3,921.00	90.00	208.00	670.00	38.00	4,927.00	23.00	214.00
1895	1,787.00	59.00	147.00	332.00	»	2,325.00	15.00	155.00
Differenze nel 1896	+ 2,134.00	+ 31.00	+ 61.00	+ 338.00	+ 38 00	+ 2,602.00	+ 8.00	+ 59.00
				PRODOTTI DAL 1° LUGLIO 1895 AL 20 GIUGNO 1896.				
1895-96	109,662 00	4,743.00	8,218.00	17,393.00	38.00	140,054 00	23.00	6,089.00
1894-95	52,251.00	2,574.00	5,558 00	9,826.00	38.00	70,247 00	15.00	4,683.00
Differenze nel 1896	+ 57,411.00	+ 2,169.00	+ 2,660.00	+ 7,565.00	»	+ 69,807.00	+ 8.00	+ 1,406.00

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

Dai punti contro indicati alle Stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)		BIGLIETTI SEMPLICI Londra (1) 1a classe	Londra (1) 2a classe	Parigi (2) 1a classe	Parigi (2) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO Londra (3) (Diritto di porto compreso) 1a classe	Londra 2a classe	Londra validità	Parigi (4) 1a classe	Parigi 2a classe	Parigi validità
Via Moncenisio											
Torino	via Calais	166 85	116 55	90 75	61 60	254 —	187 85	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni
	via Boulogne	160 25	112 05								
Milano	via Calais	180 90	129 15	104 85	72 25	272 25	199 30	45 giorni	166 35	119 —	30 giorn
	via Boulogne	175 60	124 65								
Venezia	via Calais	—	—	141 75	97 80	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni
	via Boulogne										
Genova	via Calais	187 —	131 —	111 40	76 05	—	—	—	—	—	..
	via Boulogne	180 90	126 50								
Via Genova											
Livorno	via Calais	209 90	147 05	134 30	92 10	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	203 80	142 55								
Firenze	via Calais	217 30	152 25	141 70	97 80	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	211 20	147 75								
Roma	via Calais	249 —	174 40	173 40	119 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	242 90	169 90								
Napoli	via Calais	279 85	196 —	205 60	142 —	478 50	353 95	6 mesi (**)	—	—	—
	via Boulogne	273 75	191 50								
Via Bologna											
Firenze	via Calais	224 60	157 30	149 —	102 35	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	216 50	152 80								
Roma	via Calais	263 85	184 80	188 25	129 85	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	257 75	180 30								
Napoli	via Calais	294 80	206 50	220 60	162 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	288 70	202 —								
Brindisi Via Napoli	via Calais	325 85	228 20	251 60	174 20	543 25	399 30	6 mesi (*)	—	—	—
	via Boul.	319 75	223 70								
Brindisi Via Bolog.	via Calais	302 65	211 95	227 05	157 —	525 45	386 80	6 mesi	—	—	—
	via Boul.	296 55	207 45								
Messina Via Napoli	via Calais	369 25	259 75	295 —	205 80	—	—	—	—	—	—
	via Boul.	363 15	255 25								

OSSERVAZIONI.

BIGLIETTI SEMPLICI.

(1) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta.

Per diritto del bollo fr. 0.10 per i biglietti al disopra di 10 franchi.

(2) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi, che valgono per 20 giorni.

BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO.

(3) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta.

(*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capo-stazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo, nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli, ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia.

(**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto.

(4) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

ANDATA — Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio. — RITORNO

ANDATA

STAZIONI		1a e 2a CLASSE			1a e 2a CLASSE		Treno di lusso PENINSULAR-EXPRESS settimanale il venerdì part. da LONDRA
				(*)		(***)	(1)
Londres Ch.-Cross Par.	9 — a.	10 — a.	11 — antim.		9 — p.		9 — p.
Londres Victoria . . —	9 — a.	Via Folkestone	11 — antim.		9 — p.		9 — p.
Douvres . . . . —	10 55 a.		1 — pomer.		11 — p.		11 — p.
Calais-M. (*Buffet*) (ora di Greenwich) . Arr.	12 15 a.		2 20 pomer.		12 25 a.		12 25 p.
	Déjeun.						
Calais-M. (ora francese) . Par.	1 — p.		3 — pomer.		1 19 a.		12 45 a.
Boulogne-Gare (*Buffet*) Arr.	1 39 p.	2 30 p.	—		1 59 a.		—
Boulogne-Gare (*Buffet*) Par.	1 41 p.	2 35 p.	—		2 01 a.		—
Amiens (*Buffet*) . Arr.	3 14 p.	4 09 p	5 12 pomer.		3 41 a.		2 55 a.
Amiens (*Buffet*) . Par.	3 19 p.	4 14 p.	5 17 pomer.		3 46 a.		3 — a.
Paris-Nord (*Buffet*) Arr.	5 — p.	5 50 p.	7 — pomer.		5 38 a.		Per la grande cintura
	Pranzo						
Paris-Nord (*Buffet*) Par.	6 23 p.		7 44 pomer.		6 23 a.		
Paris-Lyon (*Buffet*) Arr.	7 11 p.		8 26 pomer.		7 29 a.		
	1a e 2a classe		(B) 1, 2 cl.	1a 2a cl.	1a cl.	1a 2a cl.	
Paris-Lyon (*Buffet*) Par.	7 25 p.		8 50 p.	9 05 p.	9 25 a.	2 15 p.	
Dijon . . . . Arr.	12 08 a.		1 48 a.	2 19 a.	2 19 p.	7 18 p.	9 49 a.
Genève . . . . —	5 49 a.		»	8 46 a.	8 18 p.	—	—
Aix-les-Bains . . . . —	4 56 a.		6 28 a.	7 55 a.	7 27 p.	12 27 a.	2 14 p.
Chambéry . . . . . . —	5 30 a.		6 56 a.	8 38 a.	8 09 p.	12 50 a.	2 40 p.
Modane . . . . —	9 09 a.		9 43 a.	1 40 p.		3 36 a.	5 22 p.
Torino (ora dell'Europa centrale (2). . . Arr.	2 20 p.		2 20 p.	6 40 p.	—	8 10 a.	9 56 p.
Torino. . . . . . . Par.	2 40 p.		2 40 p.	7 55 p.	—	8 45 a.	
Novara . . . . . . Arr.	4 36 p.		4 36 p.	9 51 p.	—	10 42 a.	
Milano. . . . . . . Arr.	5 35 p.		5 35 p.	11 05 p.	—	11 40 a.	
						1a 2a cl.	
Torino. . . . . . . Par.	—		2 45 p.	8 10 p.	—	8 40 a.	
Genova . . . . . . Arr.	—		6 16 p.	11 18 p.	—	12 » p.	
San-Remo. . . —	—		11 22 p.	8 43 a.	—	4 34 p.	
Pisa. . . . . —	—		10 55 p.	3 41 a.	—	4 45 p.	
Firenze . . . . —	—		12 45 a.	7 30 a.	—	7 05 p.	
Livorno . . . . —	—		11 39 p.	5 27 a.	—	5 55 p.	
Roma . . . . —	—		6 40 a.	10 33 a.	—	11 30 p.	
Napoli. . . . . —	—		1 36 p.	6 30 p.	—	7 10 a.	
Brindisi. . . . . . . —	—		»	»	—	6 10 p.	
Torino. . . . . . . Par.	—		2 45 p.	7 05 p.	—	8 40 a.	10 04 p.
Alessandria . . . . Arr.	—		4 17 p.	8 55 p.	—	10 15 a.	11 32 p.
Bologna. . . . . . . —	—			2 12 a.	—	2 53 p.	4 03 a.
Ancona . . . . —	—		—	6 52 a.	—	11 10 p.	8 — a.
Brindisi. . . . —	—		—	10 17 p.	—	11 » a.	6 20 p.
Firenze . . . . —	—		—	6 23 a.	—	6 25 p.	
Roma . . . . —	—		—	12 50 p.	—	11 50 p.	Arrivo a Brindisi la domenica
Napoli. . . . . . . Arr.	—		—	6 30 p.	—	7 10 a.	

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

RITORNO

STAZIONI	1a e 2a CLASSE	1a e 2a CLASSE		1a e 2a CLASSE	
Napoli. (ora dell'Europa centrale (2) . . Par.	7 50 a.	—	—	2 55 p.	
Roma . . . . —	2 30 p.	—	—	11 10 p.	
Firenze . . . . —	9 05 p.	—	—	6 10 a.	
Brindisi. . . . . —	6 10 a.	—	—	5 35 p.	
Ancona . . . . . —	8 32 p.	—	—	5 35 a.	
Bologna . . . . —	1 35 a.	—	—	10 30 a.	
Alessandria . . . . . . —	6 38 a.	8 33 a.	10 54 a.	9 15 p.	
Torino. . . . . Arr.	8 30 a.	10 13 a.	12 36 p.	10 49 p.	
Brindisi. . . . . . . Par.	—	—		9 45 a.	
Napoli. . . . . —	8 20 a.	2 55 p.		11 15 p.	
Roma . . . . —	2 40 p.	8 50 p.	10 17 p.	8 — a.	
Livorno . . . . . —	9 40 p.	»	4 10 a.	1 45 p.	
Firenze . . . . . —	8 20 p.	»	»	11 40 a.	
Pisa . . . . —	10 32 p.	2 52 a.	4 52 a.	2 23 p.	
San-Remo. . . —	7 26 p.	»	8 33 a.	11 59 a.	
Genova . . . . —	2 45 a.	6 35 a.	8 52 a.	7 — p.	
Torino. . . . . Arr.	7 45 a.	10 13 a.	12 36 p.	10 49 p.	
Milano . . . . Par.	1 50 a.	7 — a.	10 40 a.	8 18 p.	
Novara . . . . —	4 30 a.	8 19 a.	11 40 a.	9 16 p.	
Torino. . . . . Arr.	8 25 a.	11 05 a.	1 40 p.	11 10 p.	
Torino. . . . . . . Par.	8 50 a.	—	2 20 p.	11 25 p.	—
Modane (ora franc.) . —	12 21 p.	—	5 48 p.	2 29 a.	—
Chambéry . . . . . . —	3 42 p.	—	8 39 p.	5 01 a.	—
Aix-les-Bains . . . . —	4 14 p.	—	9 20 p.	5 27 a.	—
Genève . . . . —	3 03 p.	7 23 p.	—	4 14 a.	—
Dijon . . . . —	11 20 p.	2 08 a.	2 23 a.	11 40 a.	1 12 p.
Paris-Lyon (*Buffet*) Arr.	5 08 a.	6 55 a	7 10 a.	5 43 p.	5 59 p.
Paris-Lyon (*Buffet*) Par.	7 35 antim.			6 48 p.	
Paris-Nord (*Buffet*) Arr.	8 37 antim.			7 49 p.	
	A) 1a, 2a classe	1a 2a cl.	*Déjeun.* 1a 2a cl.	*Pranzo* (**) 1a, 2a, 3	
Paris-Nord (*Buffet*) Par.	9 — antim.	10 30 a.	11 50 a.	9 — p.	
Amiens (*Buffet*) . Arr.	10 40 antim.	12 06 p.	1 25 p.	10 47 p.	
Amiens (*Buffet*) . Par.	10 45 antim.	12 26 p.	1 30 p.	10 52 p.	
Boulogne-Gare (*Buffet*) Arr.	12 18 pomer.	2 — p.	»	12 34 a.	
Boulogne-Gare (*Buffet*) Par.	12 20 pomer.	2 03 p.	»	12 36 a.	
Calais-M. (*Buffet*) (ora francese) . Arr.	1 » pomer.	Via Folkestone	3 40 p.	1 20 a.	
Calais-M. (ora di Greenwich) . Par.	1 11 pomer.		3 45 p.	1 40 a.	
Douvres. . . . . —	3 05 pomer.		5 45 p.	3 45 a.	
Londres Victoria . Arr.	4 50 pomer.		7 30 p.	5 40 a.	
Londres Ch.-Cross Arr.	4 55 pomer.	6 — p.	7 35 p.	5 40 a.	

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSERVAZIONI. — *Viaggiatori.* — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende viaggiatori di 3a classe da Parigi per Boulogne, Calais e l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori di 3a classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne. (A) Questo treno non prende i viaggiatori di 2a classe che per Calais e l'Inghilterra. (B) Il treno che parte da Parigi-Lione alle 8.50 pom. non prende a Parigi in 2a classe che i viaggiatori a destinazione dell'Italia per il Moncenisio. — *Nota importante.* I treni che partono da Parigi-Nord per Londra alle 9 a. e alle 9 p. e quelli che partono da Londra per Parigi-Nord alle 9 a. e alle 9 p., prendono viaggiatori per Boulogne e Boulogne Tintelleries. — *Vetture dirette da Calais verso P.-L.-M.* Una vettura lits-salon e di 1a classe ed una vettura di 2a classe vanno direttamente da Calais a Milano col treno che parte da Calais alle 3 p. e da Parigi-Lione alle 8.50 p. Una vettura di prima classe lits-salon va direttamente da Calais a Ginevra col treno che parte da Calais alle 1 p. e da Parigi-Lione alle 7.25 p. — *Da P.-L.-M. verso Calais.* Una vettura lits-salon e di prima classe ed una vettura di seconda classe vanno direttamente da Milano a Calais col treno partente da Milano alle 10.40 a. e da Parigi-Nord alle 9 a. Una vettura di prima classe lits-salon va direttamente da Ginevra a Calais col treno che parte da Ginevra alle 7.23 p. e da Parigi-Nord alle 9 a. — ═ Fermata per prendere viaggiatori senza lasciarne. — 𝓢𝓢 Fermata per lasciare viaggiatori senza prenderne.

Società Nazionale delle OFFICINE di SAVIGLIANO

(*Anonima con sede in Savigliano — Capitale versato L. 2,500,000*)

DIREZIONE in Torino
Via Venti Settembre, N. 40

OFFICINE
in Savigliano ed in Torino

COSTRUZIONI MECCANICHE ED ELETTRICHE.

Materiale mobile e fisso per Ferrovie e per Tramvie.
Ponti in ferro e fondazioni ad aria compressa.
Tettoie.
Ferrovie a dentiera e Funicolari.
Argani, Grues e Montacarichi.

Dinamo di piccola e di grande potenza, sistema Hillairet Huguet.
Trasporti di forza motrice a distanza.
Illuminazione elettrica.
Ferrovie e Tramvie elettriche.
Argani, Grues, Macchine utensili, Pompe centrifughe, ecc., con trasmissione elettrica.

FERROVIE PORTATILI.

Per le FERROVIE PORTATILI dirigersi ai sigg. S. SINIGAGLIA E C. — Torino, via Arcivescovado, n. 1 B.

Lime, Raspe, Acciai, Utensili

MACCHINE-UTENSILI

Fabbriche in RIVOLI ed AVIGLIANA

FRATELLI PASTORI

UFFICI E MAGAZZINI DI DEPOSITO
in TORINO, Via delle Finanze, 13.

F. CASANOVA, Libraio-Editore
TORINO — *Piazza Carignano* — **TORINO**

LES GRANDES BARÈMES
DE LA
CONSTRUCTION MÉTALLIQUE

Barème généraux - Flexion - Compression - Flambage - Traction - Poids de matériaux Renseignements utiles au constructeur
par RAYMOND CROS, Ingénieur.
Un vol in-4° oblung avec nombreuses figures
Lire 41.

L'AIR COMPRIMÉ
APPLIQUÉ A LA
TRACTION DES TRAMWAYS
par L. A. BARBES.
Un vol. in-8° avec 96 fig., 1896. — **L. 8.75**

DICTIONNAIRE
DES
CHEMINS DE FER
Allemand-Français et Français-Allemand.
1e partie : *Allemand-Français.*
Un vol. in 8°, 1896. — **L. 15.50.**

Etude théoriques et pratiques
SUR LES PONTS ET VIADUCS
EN MAÇONNERIE
par J. DUBOSQUE, Ingénieur
Ve édition, refondue, avec 15 pl. et 141 fig.
1 vol. in-8° — **L. 17.50.**

Etude théorique et pratique
SUR LES
BARRAGES RESERVOIRS
par A. DUMAS, Ingénieur.
Un vol. in-8°, avec 107 fig., 1896, — **L. 8.75.**

Ditta Macchi, Izar e C.

di F.lli MACCHI e PASSONI
MILANO
Via Carlo Farini, N. 27
(*fuori Porta Garibaldi*)

FABBRICAZIONE MECCANICA

Bolloni, Ramponi e Chiodi

per armamento di ferrovie e tramways e per costruzione di scambi e crociamenti, piattaforme, caldaie a vapore, ponti, tettoie, ecc., especialità in bolloni tipo Ardennes. Impianto speciale per la fabbricazione di macchine utensili come torni, trapani, limatrici, ecc.

LIVRET-CHAIX

MM. le Voyageurs peuvent se procurer à la **Librairie Chaix**, 20, rue Bergère, a Paris et dans les gares et les librairies, les Recueils suivants, seules publications officielles des chemins de fer paraissant depuis cinquante ans, avec le concours et sous le contrôle des Compagnies:

L'Indicateur-Chaix (paraissant toutes les semaines) . . . . Fr. » 75
Livret-Chaix continental 1° vol. réseaux français 1 50
2 v. services étrangers 2 »
Livret-Chaix spécial de chaque réseau » 40
Livret-Chaix spécial des Environs de Paris . . . . » 25
Livret de l'Algérie et de la Tunisie, avec carte . . . . » 50

Torino, 1896 — Tip. Lit. CAMILLA E BERTOLERO di NATALE BERTOLERO, Via Ospedale, 18.

Per il Direttore proprietario responsabile
Pietro [illegible]

ANNO XXIX. Sabato, 25 Luglio 1896 NUM. 30.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze. 13 — Torino

FERROVIA DEL SEMPIONE

RELAZIONE DELLA COMMISSIONE DELLA CAMERA.

(Cont. e fine, vedi numero precedente).

Ma la insignificante minore distanza reale che ne deriverebbe per il porto di Genova, sarebbe eliminata pel crescere della virtuale, non presentandosi il valico del Gran San Bernardo a essere attaccato alla minima altitudine del Sempione.

Mentre infatti il declivio della valle ossolana si presta cotanto favorevolmente alla grande opera ed alla via di accesso, le difficoltà che si incontrano all'accesso del Gran San Bernardo sono immense. Per ciò specialmente l'idea di praticare quivi il collegamento della alta valle del Rodano con la valle della Dora non è stata mai seriamente ventilata nè dal Governo federale nè dai finanzieri svizzeri.

Per altra parte il valico del Gran San Bernardo non avvantaggerebbe nè la Lombardia nè il Veneto, nè veruna altra parte della penisola all'est della linea Piacenza-Milano.

Quanto ai valichi del Monte Bianco e del piccolo San Bernardo, non offrirebbero neanche i vantaggi speciali del Grande San Bernardo.

Sboccano in quello stesso bacino del Rodano ove penetra la Via del Cenisio; non servirebbero dunque ad altro che a peggiorare le condizioni rese già così infelici di questo.

Il valico dello Spluga completerebbe gli effetti della ferrovia del Gottardo, poichè allaccerebbe alla rete Italiana anche l'alta valle del Reno, e più direttamente che non oggi il lago di Costanza.

Ma la zona di efficienza dello Spluga, stretta tra le linee che rimontano al Nord, partendo da Lucerna e Basilea, e le altre parallele che si diramano da Insbruck e da Monaco, si ridurrebbe a ben poca cosa.

Del resto se pure si potesse sollevare e propugnare con sode ragioni la preferibilità di un altro valico, con quale pratica utilità si farebbe oggi il dibattito?

Non siamo noi che ci sobbarchiamo nè in tutto nè in notevole parte alla grave spesa e le nostre condizioni finanziarie non ci consentirebbero di farlo.

Si tratta perciò solamente di sapere se l'opera torni di rilevante utilità, e se dobbiamo darvi il nostro consentimento o rifiutarlo; il caso di un imbarazzo nella scelta è pur troppo escluso.

Ed è escluso in un momento nel quale la opportunità che si dia mano a qualche grande lavoro si fa sentire in modo tutto speciale.

Per le condizioni non liete della nostra finanza, insieme a tanti altri sacrifizi, abbiamo dovuto subire pur quello economicamente e socialmente forse più grave di ogni altro, di interrompere il programma delle opere pubbliche.

A tacere di tante altre forzose economie introdotte nel bilancio dei lavori pubblici i soli stanziamenti ferroviari sono stati ridotti a 25 milioni e mezzo di lire, contro centinaia di milioni che si spendevano dianzi.

Il contraccolpo è stato tanto più fatale, inquantochè ha colpito non solamente le grandi e le piccole industrie ausiliarie delle opere pubbliche, ma quello che più addolora una miriade di operai messi inopinatamente sul lastrico.

L'intrapresa di una grande opera come il Sempione, coi suoi impianti, colle sue linee di accesso assicura, per quasi un decennio, lavoro e pane a tanti nostri lavoratori che altro non domandano.

L'industria e la mano d'opera italiana avranno un nuovo campo dove svolgersi ed applicarsi, in attesa che tornino tempi migliori per la nostra finanza. Le statistiche dimostrano che nella costruzione delle ferrovie Svizzere (anche le interne) la mano d'opera italiana ha portato un contributo del 90 per cento.

Il Sempione offre così, senza notevole aumento del nostro bilancio, un rimedio almeno parziale al danno economico e sociale che hanno prodotto le forzate economie nelle nostre opere pubbliche.

Messa fuori di dubbio, anche per questa ragione di carattere transitorio ma pur tanto importante la grande utilità dell'opera, non rimane che a bene esaminare se le clausole del trattato concluso col Governo Elvetico, e quelle della Convenzione stipulata colla Compagnia concessionaria della costruzione e dell'esercizio, abbiano cautelato in giusta misura gli interessi nazionali.

Il trattato sottoscritto a Berna il 25 novembre 1895, garantisce l'esecuzione del grande sotterraneo non che della linea d'accesso Nord.

La garanzia è data dal Governo Federale che la assume esso rispetto all'Italia nei limiti della concessione accordata alla Compagnia.

L'Italia dal canto suo garantisce la costruzione della linea d'accesso Sud dall'attuale stazione di Domodossola ad Iselle.

Il sotterraneo raggiunge il nostro confine dopo avere percorso 9100 metri in territorio svizzero, e sbocca a Iselle dopo un successivo percorso di metri 10,630 su territorio italiano.

Di tale modo è stata soddisfatta la condizione *sine qua non* sempre preposta dal nostro Governo a qualsiasi trattativa, e che fece naufragare tutti i progetti che importavano lo sbocco del tunnel in territorio Svizzero, non escluso il progetto che, come espediente, si proponeva il prolungamento artificiale del tunnel.

Le ragioni della difesa militare non solo, ma anche o più specialmente della difesa doganale, sono state per tal modo soddisfatte.

Tutti gli ammaestramenti della pratica e della scienza saranno messi in pratica, onde per una parte l'eseguimento dell'opera resti assicurato, e d'altra parte la sicurezza e l'igiene degli operai siano garantite.

La relazione fatta in argomento dai tre periti incaricati dal Governo Federale (tra cui giova a titolo d'onore ricordare che era il nostro attuale ministro del tesoro onorevole Colombo) tranquillizza che non si verificheranno i gravi inconvenienti che ebbero a deplorarsi nel Gottardo.

Il tunnel è costrutto a un solo binario, ma è predisposta una galleria parallela in piccola sezione, che mentre è potente ausiliatrice della costruzione del grande sotterraneo, potrà, quando le esigenze del traffico lo consiglino, con una spesa di soli 15 milioni, essere portata a sezione normale per ricevere il secondo binario.

L'Italia è esentata dal contribuire anche alla spesa del raddoppiamento del binario del tunnel, a meno che fosse essa a esigerlo. Ma una volta costrutto il doppio binario del tunnel essa dovrà raddoppiarlo sulla Iselle-Domodossola.

Dal punto di vista tecnico sono assicurate come al tunnel, e così ai due accessi le condizioni normali delle grandi linee internazionali.

Le pendenze massime del raccordo nord sono limitate al 10 per cento, invece per l'accesso Domodossola-Iselle il trattato ammette che le pendenze possono essere elevate fino al 25 per mille. È però certo che non oltrepasseranno in verun caso il 22 per mille.

Il nostro concorso finanziario è limitato a un canone di lire 66 mila all'anno, e all'obbligo di costruire la linea di accesso.

Questa linea che con l'avanzarsi del tunnel fino a Iselle è ridotta a soli 19 chilometri è preventivata del costo di 15 milioni di lire, e cioè meno di ottocento mila lire al chilometro, ossia il quarto circa del costo chilometrico cui è preventivato il grande sotterraneo.

Ora siccome tutto intero il traffico che si svolgerà su questo, dovrà necessariamente riprodursi sulla linea di accesso, così è a presumersi, che per quanto ottimisti fossero stati i calcoli sul rendimento del tunnel, non scenderanno mai tanto basso da rendere illusoria la speranza che la linea di accesso non sia congruamente fruttifera anche come operazione finanziaria di impiego di capitali.

Oltredichè deve tenersi conto della notevole bonificazione che ne conseguirà per tutta la linea da Novara a Domodossola ed alla rete italiana in genere, sia per il crescere inevitabile degli scambi, sia per il guadagno già avvertito delle maggiori percorrenze sulla rete italiana.

A proposito della linea Novara Domodossola si è talora accennato al dubbio della sua attitudine a prestarsi alle nuove sue esigenze di linea di grande traffico. Ma il dubbio non ha ragione d'essere. La linea Novara-Domodossola fu costrutta già come linea di accesso in previsione della apertura di questo valico; le opere d'arte, l'armamento, le curve e le pendenze sono state tutte già analogamente predisposte.

Il termine entro cui l'opera deve essere compiuta è stato fissato a un massimo di otto anni; ma è risaputo che la Compagnia assuntrice si propone di compierla in meno di sei ed il giudizio di tecnici illustri, e l'esperimento dei nuovi metodi già fatti specialmente al valico delle Alpi Tirolesi all'Arlberg, confermano le previsioni della Compagnia.

Notevole e degna di lode è la clausola relativa alle tariffe.

Per quanto la convergenza degli interessi stia oggi per sè a garentire che le tariffe saranno predisposte in senso a noi vantaggioso, l'articolo 16 del trattato stabilisce per ogni futuro imprevisto che sulle linee di accesso non si potranno imporre tariffe diverse da quelle applicate alle linee che si innestano. Dispone inoltre che saranno stabilite tariffe dirette pel transito, e che la loro determinazione come ogni mutamento dovrà essere approvato dai Governi dei due Paesi.

È ammesso lo sdoppiamento delle tariffe ma solamente pel grande tunnel, giusto compenso alla grande spesa, mentre pel Gottardo questo vantaggio fu concesso per tutte le parti della linea aventi pendenze maggiori del 15 per mille.

A maggiore cautela della osservanza dei patti, l'Italia sarà equamente anche rappresentata nei Consigli amministrativi della Compagnia concessionaria, per guisa che nessun atto d'importanza possa discutersi e svolgersi senza il nostro controllo e senza che la voce dei nostri interessi anche i più indiretti sia ascoltata.

Importa qui anticipare l'avvertenza che per l'articolo 6 della Convenzione con la Compagnia Jura-Sempione alla quale fu fatta la concessione della costruzione e dell'esercizio del tunnel per la parte italiana, essa ha accordato che la nostra rappresentanza nel suo Consiglio d'amministrazione sia portata a quattro delegati; come giova qui il ricordare che per il richiamo dell'articolo 8 della stessa sua Convenzione, che stabilisce il più assoluto divieto alla Compagnia Jura Sempione di trasmettere ad altri la concessione senza l'approvazione del Governo italiano. Questo divieto concorre a cautelarci dalle sempre temibili speculazioni finanziarie che potrebbero formarsi a danno dei nostri legittimi interessi. Una volta che la Compagnia Jura-Simplon anche per fusione con altri enti, o per altre sostanziali innovazioni ai suoi statuti, cessasse di essere quell'ente che oggi è, l'Italia avrebbe diritto a non più riconoscerla quale assuntrice della parte italiana del tunnel e la ripresa della sua libertà d'azione la porrebbe in grado di fare argine a ogni sorpresa.

Quanto alle stazioni internazionali, alle dogane, ai servizi postale, telegrafico e telefonico, alle misure sanitarie e di pubblica sicurezza, tutto è riservato a ulteriori trattative, prestabiliti i criteri di massima, che le esigenze di ogni servizio saranno rispettate.

Queste per sommi capi sono le condizioni principali del trattato.

Un recente incidente obbliga la vostra Commissione a richiamare l'attenzione del Parlamento a un patto che sarebbe altrimenti passato forse inosservato.

Le due altre parti contraenti nell'atto di firmare la Convenzione di Berna, non hanno subordinato nè il trattato nè la sua approvazione da parte del potere legislativo dei due Paesi, nè tampoco lo scambio delle ratifiche, all'attuazione di un piano finanziario della Compagnia.

Tutt'all'opposto coll'articolo 11, appunto in previsione che neanche dopo lo scambio delle ratifiche la Compagnia non avesse ancora giustificato di possedere le risorse necessarie per l'esecuzione dell'opera, si riservarono il diritto di veto alla intrapresa dei lavori.

L'approvazione del trattato e lo scambio delle ratifiche dovevano, nello spirito del trattato, procedere indipendenti dalla giustificazione delle risorse finanziarie della Compagnia; e inoltre sollecite per quanto fosse stato possibile, a termini dell'espresso disposto dell'articolo 27.

Coll'art. 12 del trattato, si è senza verun impegno però da parte nostra dato atto alla Compagnia Jura-Simplon

delle previsioni che essa faceva di ottenere un concorso di dieci milioni di franchi da parte degli Enti interessati svizzeri, e di quattro milioni di lire da parte di Enti (Provincie, Comuni e Corporazioni) italiani.

Ora accade che in un rapporto del Consiglio Federale all'Assemblea in data 11 giugno 1896, il Governo svizzero, premessa la storia del trattato, e considerato che il piano finanziario della Compagnia non sarebbe peranco assodato, specie coll'assicurazione dei contributi preveduti e sia svizzeri e sia italiani, conclude:

« Che sarebbe prematura l'approvazione del trattato; e che, al contrario, è opinione del Governo che convenga aspettare che le questioni relative alla costituzione dei capitali necessari siano meglio dilucidate, in particolare, che le sovvenzioni prevedute tanto da parte della Svizzera che dell'Italia si possano considerare come assicurate ».

Il Consiglio Nazionale, nella sua tornata del 22 giugno 1896, approvò la proposta sospensiva del Governo. La soluzione della grave questione subisce così un nuovo inaspettato ritardo.

La vostra Commissione non può per una parte misurare le difficoltà che incontreranno le previsioni della Compagnia per rapporto agli Enti interessati della Svizzera; se però si sta alle assicurazioni date dal Governo della Confederazione, tanto nel Messaggio all'Assemblea, quanto e più ancora nelle dichiarazioni fatte dal Presidente al Consiglio Nazionale nella tornata del 22 giugno, è da sperarsi che le difficoltà che la Compagnia incontrò nella raccolta dei contributi svizzeri, siano prossime a essere risolute.

Per quanto concerne le previsioni del contributo italiano, la vostra Commissione non può invece dissimularsi che resta tutto un programma da ultimare non solamente, ma da iniziare. Dall'un canto il nostro Governo non ha preso verun impegno nè giuridico nè morale, che le previsioni della Compagnia fossero per avverarsi.

D'altro canto, se, come tutto induce a supporre, le previsioni della Compagnia riflettono le due città e le due Provincie di Milano e di Genova, conviene ricordare che le medesime hanno bensì, in altri tempi, deliberato un concorso fra tutte appunto di quattro milioni di lire, all'opera del Sempione. Ma l'impegno veniva dichiarato non rispetto alla Compagnia Jura-Simplon, che allora (1888) non era peranco costituita: veniva dichiarato rispetto al Governo italiano, che in quell'epoca si presumeva dovesse concorrere nella spesa del tunnel per 15 milioni a fondo perduto, oltre al carico della ferrovia d'accesso.

L'impegno stesso veniva inoltre dichiarato subordinatamente a diverse condizioni. La città e provincia di Milano mettevano per condizione la costruzione od almeno la concessione a loro favore dell'Arona-Gravellona col sussidio chilometrico normale.

La città e provincia di Genova ponevano per condizione, fra altro, il doppio binario del tunnel.

Si aggiunga che le deliberazioni del Comune e della provincia di Genova rimasero senza effetto per mancanza di numero legale.

Resta così da augurarsi che ove questi Enti, che sono certamente i più direttamente interessati all'opera, non riassumessero gl'impegni ai quali si erano con tanta spontaneità altra volta disposti, la Compagnia concessionaria riesca a completare altrimenti il suo piano finanziario.

Ma come da parte nostra non ci sono vincoli nè condizioni che facciano ostacolo all'approvazione del trattato, così niente osta che venga fin d'ora autorizzato il Governo a ratificarlo.

Ed è di quest'avviso il Governo svizzero, che anzi si è augurato che il Parlamento italiano, coll'approvazione da sua parte del trattato, esercitasse un'utile influenza sugli Enti svizzeri per indurli a più prontamente risolvere le sole difficoltà che trattennero il Consiglio Nazionale dal dare la sua sanzione.

Le franche e benevoli dichiarazioni fatte in proposito dal Presidente della Confederazione e l'accoglienza non meno favorevole colla quale le accolse l'Assemblea c'impongono quasi un dovere di cortesia di non ritardare la ratifica, noi che dalla ratifica non possiamo attenderci salvo rilevanti benefizi.

Ed ora passiamo a una breve analisi della Convenzione colla Compagnia concessionaria.

L'Italia concede alla Jura-Simplon la costruzione e l'esercizio della parte di tunnel scorrente in territorio italiano per anni 99.

La Compagnia farà anche l'esercizio dell'accesso Domodossola-Iselle, ma solo pel servizio dei treni, e mediante una somma che il Governo italiano le pagherà in rimborso della spesa.

I proventi di questo tronco spettano così come di ragione per intero all'Italia.

Oltre la sovvenzione annuale di 66 mila lire, l'Italia concede l'utilizzazione gratuita delle forze idrauliche e la esenzione dei diritti di dogana pei mezzi d'opera e gl'impianti necessari per la parte di tunnel da scavarsi verso il nostro territorio.

Quanto agli esplodenti e loro accessori che saranno adoperati nei lavori di costruzione, la Convenzione dichiara che saranno parimenti esenti non solamente dai diritti di dogana, ma anche dalla tassa di fabbricazione. Dippiù è stabilita una preferenza a darsi ai prodotti italiani ognoracchè i prezzi offerti dall'industria nazionale non oltrepassino quelli offerti dall'industria straniera aumentati del 5 o del 10 per 100, secondochè si tratti di polvere pirica o dinamite.

Questo trattamento di favore all'industria nazionale degli esplodenti ha sollevato un dubbio ed un timore fra gl'interessati.

Per una parte si preoccupano che non sia sufficientemente spiegato che la tassa di fabbricazione sarà anche abbuonata all'industria italiana, senza di che la preferenza diventerebbe derisoria; per altra parte mostrano di temere che le loro speranze di concorrere coll'industria estera possano facilmente essere deluse mercè espedienti congegnati in frode alla Convenzione.

La vostra Commissione però si è convinta che questi dubbi e questi timori non sono giustificati.

L'art. 3, nel suo letterale tenore, esime dalla tassa di fabbricazione tutte le materie esplodenti o loro accessorii, senza distinzione alcuna tra le materie fabbricate all'estero e quelle che vengono fabbricate in Italia. La sola condizione posta dalla clausola è che si tratti di esplodenti da adoperarsi nei lavori di costruzione della grande galleria.

Tale essendo il testo letterale del patto, nessuna ragione vi sarebbe di torcerne il significato in guisa da favorire esclusivamente l'industria estera.

Nel fare le concessioni dell'art. 3, il Governo ha dovuto avere certamente presenti due ordini di considerazioni.

Per un verso non poteva, negando ogni concorso anche indiretto, ostacolare un'opera ravvisata in sommo grado utile al paese.

Per altra parte le concessioni risolventisi in esenzioni da tasse speciali, rappresentavano non un sacrifizio, ma solamente un guadagno che la finanza non avrebbe realizzato.

Non poteva quindi non largheggiare specialmente sotto questo rispetto, dappoichè, mancata l'opera, sarebbe mancato, col vantaggio generale, anche quello speciale delle tasse.

Ma quest'ultima fonte di lucro sarebbe allora mancata non solamente rispetto a quella parte di esplodenti che avrebbero pagato dogana e tassa di fabbricazione all'ingresso nello Stato, ma anche per quelli che avrebbero pagato la tassa di fabbricazione interna.

Parità di trattamento, non disparità si è voluto fare.

La stessa apparente disparità a favore dell'industria nazionale, determinata dalla preferenza fino al 5 od al 10 per cento, non è che il complemento della reintegrazione del pareggiamento. Poichè le nostre industrie soggiacciono ai dazi doganali per le materie prime, e alle tasse ed imposte locali, a cui non soggiacciono i prodotti esteri.

Questo premio del 5 e del 10 per cento, regolato naturalmente in moneta internazionale oro, e in esenzione da tassa per tutte le parti concorrenti, pone la nostra industria in condizione di concorrere efficacemente; tale è almeno l'opinione delle persone esperte.

Quanto al timore di frodi, esso deve ritenersi escluso, dappoichè l'art. 3, appunto per evitarle, obbliga la Compagnia a sottoporsi alle disposizioni che il Governo giudicherà opportune.

Fra queste dovrà naturalmente trovare luogo il listino dei prezzi da servire di base, poichè altrimenti mancherebbe ogni mezzo per constatare se i prezzi offerti siano reali o fittizi.

La Convenzione fissa anche in equa misura ed in forma di *forfait* l'importo di ricchezza mobile presunto per la costruzione e per l'esercizio, e come di ragione dichiara esenti dall'imposta mobiliare quegli altri capitali della Compagnia che non saranno investiti in Italia.

Quanto alla tassa di circolazione, sarà applicata scalarmente dopo l'apertura di ogni singola parte dell'opera all'esercizio.

Per le espropriazioni si applica il diritto comune.

Il Governo italiano si è riservato il diritto di riscattare il tratto di sotterraneo italiano, dopo trent'anni.

Infine, le controversie di carattere giuridico alle quali desse occasione l'esecuzione della Convenzione, sono deferite a un tribunale arbitrale composto di cinque membri, scelti due per parte. Il quinto sarà nominato d'accordo degli altri quattro, e, in difetto d'accordo, dal Presidente della Corte d'Appello di Roma, e avrà a sua volta l'ufficio di presidente del Collegio.

Quanto alle controversie d'indole tecnica od amministrativa, sono deferite alla risoluzione del Ministro dei Lavori Pubblici.

Ed ora un succinto esame dei quattro articoli della legge.

Per l'art. 1° e il 2° rispettivamente, il Governo è autorizzato a dare piena ed intera esecuzione al trattato ed alla Convenzione.

Coll'art. 3° si domanda un credito di lire 50,000 per gli studi definitivi della linea di accesso Domodossola-Iselle.

La Commissione, sentite le dichiarazioni date dal Ministro dei Lavori Pubblici, può fin d'ora assicurare la Camera che per gli stanziamenti ulteriori che occorreranno per la costruzione di questa linea, se anche dovrà essere costrutta a tutte spese dello Stato, sarà provveduto all'infuori dei 25 milioni e mezzo che ora figurano bilanciati nella spesa ordinaria, attesi gl'impegni che per circa un quinquennio vincolano quello stanziamento. Solamente a datare dal 1901, e nell'ipotesi di consuntivi non eccedenti i preventivi, si potrebbe calcolare su un disponibile di otto milioni.

Il Governo, ultimati gli studi, dovrà quindi presentare un apposito disegno di legge.

L'art. 4° è inteso ad attenuare, come già fu rilevato, le conseguenze non certo vantaggiose per l'alto Piemonte e specialmente per la sua capitale, che produrrà il valico del Sempione, in aggiunta agli altri ai quali dette origine il valico del Gottardo.

Si tratta di accordare alla ferrovia da Santhià a Borgomanero il sussidio chilometrico normale di L. 3000.

La giustizia, il diritto di questa linea sono stati formalmente riconosciuti e apertamente dichiarati da tutti i Governi che si sono succeduti ogni volta è venuta in campo la questione del Sempione.

Diamo qui un riassunto delle principali dichiarazioni ufficiali state fatte in proposito.

Il ministro Saracco, con lettera 6 agosto 1888, diretta al sindaco di Torino, dichiarava « essere certo che quando il Governo si accostasse al partito di sussidiare il valico del Sempione, non potrebbe ciò fare *onestamente* senza assicurare la costruzione della linea Santhià-Borgomanero ».

Il ministro Finali, nella tornata 18 giugno 1889 del Senato, in risposta ad un'interpellanza del compianto senatore Pacchiotti, faceva la seguente dichiarazione:

« Io dichiaro all'onorevole Pacchiotti che, nello studio del problema del Sempione, non sarà trascurata la questione della Santhià-Romagnano-Borgomanero, la quale è intesa a far partecipare gli utili di questo nuovo valico alpino all'alto Piemonte ed a Torino, *ed in ispecial modo a non far risentire ad essi un danno* ».

E poco dopo soggiungeva:

« Siccome riconosco che il valico del Sempione, quando non fosse opportunamente coordinato con delle linee di congiunzione all'alto Piemonte e Torino, *sarebbe ad essi dannoso*, ho detto che nel risolvere il complesso e dispendioso problema del Sempione sarà tenuta presente, per risolverla favorevolmente, la domanda dell'Alto Piemonte e di Torino, di cui l'onorevole Pacchiotti si è reso oggi l'interprete, per la costruzione di questa linea desiderata ».

Il ministro Genala, nella tornata 20 febbraio 1893 del Senato, rispondendo al senatore conte di Sambuy, riconobbe l'utilità di quella linea e promise d'esaminare nuovamente la questione.

Ancora il ministro onorevole Saracco, in risposta ad instanze del Presidente del Comitato promotore di questa ferrovia, gl'indirizzava il 27 marzo 1895 la lettera seguente:

« Roma, 27 marzo 1895.

« Mi pregio segnare ricevuta delle note in margine distinte, e posso assicurare la S. V. che a momento opportuno non mancherò di tenere il maggior conto che per me si possa delle raccomandazioni e dei desideri espressi da codesto Comitato.

« Nell'ora presente non accade ancora di prendere veruna risoluzione, ma penso *che il Governo del Re manterrà fede a tutte le sue promesse*, siccome io vado lieto di poter affermare che i miei sentimenti d'oggi sono ancora gli stessi che personalmente ed in iscritto mi è avvenuto altre volte di manifestare.

« Con distinta considerazione,

« *Il ministro*: G. Saracco ».

Il diritto si può quindi affermare incontrovertibile.

Ma è per sè evidente che non è una concessione che valga a soddisfarlo congruamente quella che l'articolo 4° propone.

Per verità, il sussidio chilometrico di lire tremila non è presumibilmente sufficiente a fare entrare questa linea nell'ordine delle intraprese private. Altronde, più che una concessione speciale, non sarebbe salvo che un pareggiamento di questa alle altre linee molto meno importanti. Col nuovo disegno di legge sulle ferrovie economiche, la linea Santhià-Borgomanero sarebbe presso a poco trattata a pari stregua.

La vostra Commissione, senza aspettare la nuova legge sull'aumento del sussidio chilometrico, chiede quindi che la Camera e il Governo consentano alla linea Santhià-Borgomanero una sovvenzione di lire 5 mila chilometriche, che è il minimo contributo presumibilmente necessario, aggiunti i larghi concorsi sperati e votati dagli Enti interessati ad assicurarne la costruzione.

E all'uopo vi proponiamo un primo emendamento all'articolo.

Un secondo emendamento riflette la dicitura.

L'articolo 4 parla di una linea *da Santhià a un punto della ferrovia Borgomanero-Gozzano*.

Ora basta riandare tutto quanto fu detto, scritto, dichiarato e deliberato dal Governo e dagli Enti interessati per scorgere che l'obbiettivo è stato sempre Borgomanero, e non un punto della linea superiormente a questo importante centro.

Il Ministro dei Lavori Pubblici, di proposito sentito, ha dichiarato di non opporsi a che l'antica formula e il suo concetto siano ristabiliti.

Forse erasi vagheggiato un minore percorso di mille e trecento metri all'incirca innestando la linea più al nord, ma, per contrapposto, o la maggiore distanza virtuale avrebbe vinto la reale, o la spesa della linea si sarebbe fatta enormemente maggiore. In ogni caso sarebbe stato tagliato fuori

il centro più importante di tutta la linea, e, dopo Novara, Vercelli e Biella, il borgo più importante per popolazione, per industria e per commercio di tutta la provincia novarese.

Nel timore che la sovvenzione delle lire cinquemila chilometriche, che è veramente il minimo concorso che possa accordarsi a questa linea in adempimento delle promesse tante volte fatte, e del doveroso riguardo che merita la regione piemontese: nel timore, diciamo, che non potesse bastare a farla uscire dallo stato di un pio desiderio, la legge provvede a riparare, almeno in parte, i danni, col far godere sul percorso più lungo della Torino-Romagnano e Torino-Borgomanero per Novara il benefizio pecuniario del minor percorso non conseguito. E cioè il percorso Torino-Novara-Romagnano e Torino-Novara-Borgomanero sarebbe calcolato non per la sua entità effettiva, ma tenuto conto delle minori percorrenze che produrrebbe l'allacciamento Borgomanero-Santhià. Di tale guisa il valico del Sempione resterebbe, se non realmente, almeno virtualmente avvicinato anche all'alto Piemonte.

E dopo ciò non possiamo porre fine a questo nostro lavoro con parole diverse da quelle colle quali concluse la relazione della Commissione Federale.

La Commissione rende omaggio agli uomini che si sono consacrati a questa così ardua impresa, e si augura che nulla più si opponga alla grande opera internazionale di lavoro e di pace.

CURIONI, *relatore.*

FERROVIA DEL GOTTARDO

Ventiquattresimo Rapporto della Direzione e del Consiglio di Amministrazione sull'esercizio 1895, all'Assemblea generale degli Azionisti, 27 giugno 1896

(Traduzione del *Monitore*).

(*Cont., vedi N. 28*).

Bisogna riconoscere che la Compagnia e gli impiegati presi individualmente non si trovano in una identica situazione. Quando un impiegato dà le sue dimissioni, la Compagnia può generalmente rimpiazzarlo immediatamente e senza imporsi alcun sacrificio, ma se è congedato dalla Compagnia, troverà molta difficoltà a procurarsi un'altra occupazione, sopratutto se non è più giovane; inoltre egli perde tutti i diritti alla Cassa di previdenza.

È per questo che le Compagnie ferroviarie non hanno fatto uso, senza particolari ragioni, di questo diritto di espulsione, noi possiamo dire che non ce ne siamo mai serviti. Ci accadde, è vero, di dover talvolta espellere un impiegato avvertendolo tre mesi prima, sia per incapacità, come per mancanze commesse; ma in questi casi, questa *forma* di revocazione, senza la menzione dei motivi, era quasi sempre nell'interesse dell'agente.

Parleremo in seguito della soluzione definitiva di questa questione.

Il 31 gennaio ultimo scorso, l'elaborazione dei diversi regolamenti di salari era terminata, salvo quella figurante al numero I, ma ci rimaneva un còmpito importante ancora, cioè la ripartizione di tutto il personale nelle diverse categorie e classi tenendo conto dell'età, degli anni di servizio, e ciò va da sè, delle prestazioni di ciascun impiegato. Per stabilire delle norme di salari, noi abbiamo consultato le prescrizioni, in questa materia, in vigore presso le altre Amministrazioni, e questo studio ci ha convinti che il trattamento di certe classi doveva essere elevato ad un tasso di qualche cosa superiore a quello ammesso da noi in dicembre Era dunque naturale che questa ripartizione e compensazione portasse un nuovo aumento di spesa. Quando, più tardi, istituimmo parimenti una scala di stipendi per il personale dell'Amministrazione generale e dell'Ufficio centrale di esercizio abbiamo constatato che questo aumento di spesa era di fr. 40,000 in cifra rotonda.

Questi regolamenti e le nostre decisioni relative alla petizione furono portate a conoscenza del personale, ciascun impiegato fu informato della categoria e della classe di salari a cui erano assegnati, come pure della data del prossimo avanzamento.

Aderendo ad un desiderio che ci era stato espresso, noi avemmo il 15 febbraio, con una deputazione dei nostri impiegati, una lunga conferenza, nel corso della quale ci furono presentate ancora parecchie domande. In massima, il personale si dichiarava soddisfatto dei nostri regolamenti, ma reclamava delle maggiori concessioni specialmente circa gli anni di servizio e manteneva la rivendicazione di una prammatica di servizio, senza, del resto, che queste domande fossero formulate dettagliatamente.

Rispondemmo ai delegati che le nuove rivendicazioni del personale sarebbero sottoposte ad un serio esame, ma che non potevano dare alcuna assicurazione formale; alla chiusura della conferenza noi avevamo nondimeno la persuasione che l'accordo era intervenuto sui punti principali.

Il 16 febbraio ebbe luogo ad Aarau l'assemblea generale dei ferrovieri, la quale, come è noto, dichiarò *in massima* lo sciopero generale e prese inoltre la seguente deliberazione:

« Tuttavia, nella speranza che le Amministrazioni si decideranno, all'ultimo momento, ad un accomodamento all'amichevole, e penetrata dal desiderio di non spingere le cose all'estremo, l'assemblea rivolge alle Direzioni la sua preghiera di consentire, fino al 29 febbraio, ad una conferenza col Comitato centrale dell'Associazione del personale delle imprese svizzere di trasporti, in modo da giungere, mercè una discussione in comune, ad una soluzione amichevole ».

Lo stesso giorno ancora, il Comitato dei nostri impiegati ci faceva sapere che si era disciolto ed aveva incaricato il Comitato centrale dell'Associazione di continuare a patrocinare la causa dei salari e della prammatica di servizio.

Il Comitato centrale portò le risoluzioni di Aarau a conoscenza della Direzione delle ferrovie del Giura-Sempione, Amministrazione in carica dell'Associazione delle ferrovie svizzere, esprimendo la speranza che si esaudirebbe in tempo utile la preghiera formulata nella deliberazione approvata.

La questione fu allora trattata a fondo in una seduta dell'Associazione delle ferrovie svizzere e subito dopo in una conferenza col Capo del Dipartimento federale delle ferrovie.

Il consigliere federale Dr. Zemp raccomandò di entrare in trattative col Comitato centrale e si dichiarò disposto ad organizzare la Conferenza ed a dirigerne la discussione. Non fu disgraziatamente possibile ottenere l'adesione unanime di tutte le Amministrazioni ferroviarie svizzere. Da parte nostra, non esitammo un istante ad accettare questo invito, poichè noi avevamo, in principio, cercato di riconoscere quelle rivendicazioni del personale che ci parevano legittime e fondate. In ciò che ci concerne, non restava più a regolare che la prammatica di servizio e precisamente sopra questa questione importava agire di concerto colle altre Amministrazioni; questa prammatica infatti era il solo punto sul quale nulla si opponeva ad un'azione uniforme di tutte le Compagnie. Ci sembrava che la salvaguardia degli interessi a noi affidati esigeva una soluzione pronta e pacifica del conflitto.

La detta Conferenza si riunì a Berna il 29 febbraio. La prammatica di servizio fu discussa in primo luogo e l'accordo si stabilì sopra una base proposta dalle stesse Amministrazioni.

D'ora innanzi i contratti conterranno i tre articoli seguenti:

« Art. A. Questo contratto (d'ingaggiamento) è conchiuso per il termine di 6 anni; la rinnovazione di questo contratto ha luogo 6 mesi prima dello spirare della durata

delle funzioni. Tuttavia può essere annullato per giusti motivi, nel senso dell'articolo 346 del codice federale delle obbligazioni, cioè durante la durata delle funzioni, mediante avviso preventivo di due mesi, come pure per espulsione immediata. Sono considerati come giusti motivi, specialmente le infrazioni gravi alle prescrizioni di servizio, la negligenza continuata e l'inettitudine professionale debitamente provata.

« Sono qualificate infrazioni gravi di servizio: l'improbità nel servizio, l'insubordinazione verso i superiori, l'ubbriachezza in servizio, e la mancanza di educazione verso il pubblico.

« Sono giustificate negligenze continue di servizio: le assenze frequenti e non motivate e le inosservanze continuate dei regolamenti di servizio.

« L'inettitudine può venire da incapacità intellettuale o fisica. Possono essere revocati come incapaci, particolarmente gli impiegati che non soddisfano alle prescrizioni approvate dall'Autorità federale sull'istruzione e gli esami periodici del personale dell'esercizio, del 1° maggio 1895.

« Art. B. Gli impiegati hanno sempre la facoltà di lasciare il servizio mediante avviso preventivo di 3 mesi.

« Art. C. Le contestazioni relative al contratto di servizio, comprese quelle derivanti dall'annullamento del medesimo o della revocazione di un impiegato, sono deferite ai tribunali ordinari della sede della Compagnia ».

Questo punto una volta liquidato, la questione dei salari fu dibattuta con ogni Amministrazione a parte. La buona volontà portata dalla nostra Amministrazione all'introduzione dei nostri regolamenti di salari fu riconosciuta; da parte nostra noi ci dichiarammo disposti a fare il possibile per sopprimere le disuguaglianze che potrebbero creare l'applicazione di questi regolamenti.

Con questa conferenza e qualche compenso senza portata considerevole, si trovava liquidata per la nostra Compagnia, la questione di importanza capitale che abbiamo trattata. *(Continua)*.

ATTI UFFICIALI
concernenti le FERROVIE ed i LAVORI PUBBLICI

La *Gazzetta Ufficiale* ha pubblicato la **Legge 30 giugno 1896** che determina le spese per costruzioni stradali approvata dal Parlamento. Detta legge consta dei sei articoli seguenti:

Art. 1. La spesa per costruzioni stradali, in aggiunta di quelle autorizzate da precedenti leggi, resta stabilita, pel quinquennio 1896-97, 1900-1901, in lire 31 milioni settecentosessantamila, e sarà ripartita fra le diverse strade secondo la tabella *A* annessa alla presente legge.

Art. 2. Di dette L. 31,760,000, nella parte straordinaria del bilancio del Ministero dei Lavori Pubblici, per l'anno 1896-97, saranno stanziate lire sei milioni trecentosessanta mila e ripartite come dalla stessa tabella.

La rimanente somma di L. 25,400,000 verrà stanziata in ragione di L. 6,350,000, in ciascuno dei quattro successivi esercizi e ripartita secondo il progresso dei lavori.

Art. 3. Delle suddette L. 31,760,000 vengono assegnate L. 21,104,242 per maggiori spese, che restano per tal guisa autorizzate per le opere contemplate nella tabella *B* annessa alla presente legge.

Art. 4. Rimane pure autorizzata la spesa di lire sette milioni centoquarantacinque mila in aumento a quella assegnata precedentemente per le opere provinciali indicate nella tabella *C* annessa alla presente legge, che si eseguiscono a cura delle Amministrazioni provinciali.

Art. 5. Nei bilanci dell'entrata verranno inscritte le quote dei rimborsi dovuti dalle provincie allo Stato in corrispondenza degli annuali stanziamenti del bilancio, a norma dell'art. 5 della legge 23 luglio 1881, n. 333.

La quota di rimborso per le opere autorizzate dall'indicata legge è determinata, per l'esercizio 1896-97, in lire 950,000 e per ciascuno dei quattro esercizi successivi sarà determinata con la legge di approvazione del bilancio del Ministero dei Lavori Pubblici.

Art. 6. Le somme assegnate per ciascuna delle strade provinciali dell'elenco III, allegato *B*, della legge 23 luglio 1881, che non potessero impegnarsi negli esercizi ai quali si riferiscono per mancanza di corrispondenti stanziamenti nei bilanci delle provincie, saranno stornate colla legge del bilancio o con quella di assestamento del bilancio in aumento dei capitoli relativi ad altre opere stradali.

INFORMAZIONI PARTICOLARI
DEL *MONITORE*

Ferrovie del Mediterraneo.

(Conferimento del grado e delle attribuzioni di Vice-Direttore Generale al comm. ing. G. Oliva).

Il Consiglio d'Amministrazione, nella sua seduta del 17 andante, ha conferito al sig. ing. comm. Giuseppe Oliva grado ed attribuzioni di Vice-Direttore Generale, pur conservandolo nell'attuale sua carica di ing. Direttore del Mantenimento e delle Costruzioni.

><

Progetto di lavori per il servizio merci a P. V. a Sampierdarena.

La Direzione generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha ripresentato modificato il progetto pell'impianto del servizio merci a piccola velocità e di trasbordo sull'area Frova a Sampierdarena. Il progetto comprende anche l'ampliamento sull'area stessa del parco vagoni, detto dei *Forni;* la formazione di un fascio di binari a doppio ingresso sullo spazio ora occupato dal servizio merci a piccola velocità; e il trasporto della squadra rialzo veicoli sul piazzale formato dalle due ali del magazzino dei tabacchi. La spesa considerata dal progetto ammonta complessivamente, compreso il materiale metallico di armamento, a L. 970,000.

><

Servizio diretto di vetture fra Torino e Genova, via Acqui.

La Mediterranea ha istituito in via di esperimento un servizio di vetture diretto fra Torino e Genova per la via di Acqui coi treni 125 e 45.

><

Ferrovie dell'Adriatico.

(Progetti, preventivi, ecc. presentati all'approvazione governativa).

L'Amministrazione delle Strade Ferrate Meridionali ha sottoposto alla approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici:

1. La proposta dei lavori occorrenti per ricostruire parzialmente il cunettone a valle del ponticello al chilometro 61,892.08 della ferrovia *Roma-Solmona*, con annesso preventivo di spesa di L. 2200;

2. La proposta delle opere necessarie per provvedere alla sistemazione dei binari in stazione di Roma-Porta Maggiore, nella linea da *Roma a Solmona;*

3. La proposta per la costruzione di un marciapiedi fra la prima e la seconda linea alla stazione di Cernusco-Morate, lungo la ferrovia da *Monza a Calolzio*, e per sopprimere il marciapiedi esistente dal lato verso campagna. La spesa all'uopo preventivata ammonta a lire 5000;

4. La proposta dei lavori occorrenti per modifica-

zioni ed aggiunte di binari in stazione di Orvieto, lungo la linea da *Roma a Firenze;*

5. Il contratto stipulato colla Ditta Rosa Matteo per la parziale ricostruzione dei manufatti ai chilometri 156.678 e 160.364, della ferrovia da *Roma a Solmona;*

6. La proposta per la costruzione nella stazione di Casalbordino, nella linea da *Bologna ad Otranto*, di un magazzino merci e per l'impianto di un binario trasversale allacciato ai binari esistenti, mediante piattaforma del diametro di m. 4.50. La spesa preventivata per la esecuzione delle opere considerate in progetto ammonta a L. 25,600;

7. La proposta per l'impianto di un magazzino merci nella stazione di Torino di Sangro, lungo la linea da *Bologna ad Otranto*. La spesa preventivata per tali lavori ammonta a L. 19,780;

8. Il contratto stipulato colla Ditta Maestrelli Gioachino per la esecuzione di lavori di completamento della galleria denominata della *Rovina*, fra i chilom. 84.272 e 84.631, della linea *Bologna-Pistoja;*

9. La proposta per adattare ad uso di abitazione il fabbricato per il deposito del combustibile nella stazione di Viterbo, linea *Viterbo-Attigliano*, e per chiudere una parte del loggiato del fabbricato medesimo;

10. Il contratto stipulato colla Ditta De-Filippis Antonio per la esecuzione dei lavori di difesa della ferrovia *Colico-Chiavenna*, contro la caduta di massi, agli imbocchi delle gallerie di Verceia e di Campo, situate rispettivamente ai chilometri 9.300 e 11.000.

><

Ferrovie del Mediterraneo.

(Progetti, preventivi, ecc., presentati all'approvazione governativa).

La Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha sottoposto alla approvazione del Ministero dei lavori pubblici:

1. Il progetto per la costruzione e la applicazione di una nuova armatura di rinforzo nella galleria Raineri, lungo la ferrovia da *Cantalupo a Cavallermaggiore;* la spesa all'uopo preventivata è di L. 400;

2. La proposta per la sistemazione dei due passaggi a livello alle progressive 11.409 e 11.479 della linea *Milano-Chiasso* con annesso preventivo di spesa di L. 3750;

3. Il preventivo della spesa di L. 1240 occorrente per provvedere al ricambio dei legnami deperiti delle armature provvisorie di rinforzo alle impalcature metalliche sui torrenti Botro Canale, Fine, Savolano, 1° Incontro, Conella e Tora nel tronco da Cesina a Colle Salvetti, nella ferrovia da *Roma a Pisa;*

4. I contratti stipulati colle seguenti Ditte:

a) colla Ditta Filippo Tassara e Figli di Voltri, per la fornitura di N. 105.000 piastre di ferro colato per armamento modello 2, di cui N. 80,000 e N. 25,000 di controgiunto;

b) colla Società degli Alti Forni, Fonderie ed Acciaierie di Terni per la fornitura di N. 100 stecche d'acciaio dolce, a corniera, per armamento di primo tipo con rotaie da m. 12;

c) colla Ditta Filippo Tassara e figli di Voltri per la fornitura di N. 38,000 chiavarde a becco per armamento di primo tipo; di N. 30,000 chiavarde a testa sferica di mm. 25 per armamento modello E.

d) colla Ditta Giovanni Ansaldo e Comp. di Sampierdarena per la fornitura di N. 16 macchine locomotive ad otto ruote accoppiate. munite di freno continuo ad aria compressa, sistema Westinghouse automatico, e moderabile Henry; e di N. 16 tender muniti di freno a vite e di freno continuo ad aria compressa, sistema Westinghouse e moderabile Henry;

e) colla Ditta ing. Ernesto Breda e Comp. di Milano, per la fornitura di N. 8 macchine locomotive Compound, a sei ruote accoppiate, munite di tutti gli argani del freno continuo ad aria compressa, sistema Westinghouse automatico; e di N. 8 tender muniti di freno a vite e di freno automatico ad aria compressa, sistema Westinghouse;

f) colla Ditta Filippo Tassara e figli di Voltri, per la fornitura di N. 205,000 arpioni in ferro per armamento modello 2, di cui 150,000 ordinari e 55,000 speciali d'arresto.

(Gara aggiudicata).

Il giorno 11 del corrente mese, in Milano, presso la Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo, ebbe luogo la gara per l'appalto mediante licitazione privata dei lavori di costruzione di una rampa di sicurezza in stazione di Vernante, lungo la strada ferrata da Cuneo a Ventimiglia. Alla gara vennero invitate N. 23 Ditte, delle quali hanno presentato offerte di ribasso in numero di 15. Rimase aggiudicataria provvisoria la Ditta Borini Fratelli, di Omegna, col ribasso del 20.15 0[0 sui prezzi della tariffa.

><

Ferrovie della Sicilia.

(Progetti di lavori).

La Direzione generale delle Strade Ferrate della Sicilia ha presentato all'approvazione governativa il progetto per l'impianto di nuovi binarî pel servizio merci; per la costruzione di un nuovo deposito pel carbone; per l'ampliamento del casello al chilom. 36.179; e per lastricare il marciapiedi principale del fabbricato viaggiatori ed il magazzino merci, nella stazione di Termini, lungo la ferrovia *Palermo-Porto Empedocle*. La spesa all'uopo preventivata, escluso il valore del materiale metallico di armamento, ammonta in complesso a L. 27,224.47.

La predetta Direzione Generale ha pure sottoposto alla superiore approvazione la proposta riguardante il primo risanamento e completamento della massicciata sulle linee litoranee *Palermo-Trabia; Palermo-Porto* e *Messina-Siracusa* con diramazione ai porti di Messina e di Catania, da eseguirsi a tutto il 30 giugno 1897. Il preventivo annesso alla proposta in questione considera una spesa di L. 206,822.10.

><

Le tariffe riguardanti il servizio ferroviario-marittimo.

Sappiamo che il R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate ha fatto vive premure alle Amministrazioni ferroviarie del Mediterraneo, dell'Adriatica e della Sicilia, perchè sia sollecitato il più possibile il lavoro di riordinamento delle tariffe riguardanti il servizio ferroviario-marittimo.

><

Unione delle Ferrovie d'interesse locale.

(La tassa di bollo sui biglietti di viaggio).

Il Comitato della Unione delle Ferrovie italiane di interesse locale, in esecuzione dello incarico ricevuto dalla Assemblea dell'Unione stessa, tenutasi a Napoli il giorno 27 maggio p. p. ha presentato istanza al Ministero dei Lavori Pubblici per insistere su altra istanza precedentemente inoltrata al R. Governo, perchè alla tassa fissa di bollo sui biglietti dei viaggiatori fosse sostituita una tassa percentuale sul prodotto del trasporto dei viaggiatori, equipollente al complessivo ammontare delle tasse di bollo che l'erario percepisce sui biglietti.

La domanda dell'Unione, la quale mira ad una evidente semplificazione tributaria, e mercè cui verrebbe portato un sensibile incremento nello sviluppo dei trasporti a breve distanza, e specialmente in quelli di classe inferiore che costituiscono la grande maggioranza del movimento viaggiatori, ha trovato largo appoggio dalle Camere di commercio di Alessandria, Bologna, Caserta, Cuneo, Cremona, Genova, Lucca, Milano, Napoli, Pavia, Pisa, Siena, Sondrio, Torino, Trapani ed altre; nonchè delle Deputazioni Provinciali di Abruzzo Ulter. 1°, Cuneo, Genova, Porto Maurizio, Roma e Torino.

><

Per il traffico delle derrate alimentari fra la Sardegna ed il Continente.

Sappiamo che fra la Direzione dell'esercizio delle Ferrovie Sarde della Compagnia Reale ed un rappresentante della Navigazione generale italiana sono state studiate le modalità più opportune allo svolgimento del traffico delle derrate alimentari fra la Sardegna ed il Continente.

><

La tassa di deposito nello scalo marittimo di Venezia.

Siamo informati che la Camera di commercio di Venezia ha fatto nuove insistenze presso il Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio affinchè sia presa in considerazione la proposta del ceto commerciale, di ridurre cioè la tassa di deposito in quello scalo marittimo da cent. 5 per quintale e per giorno a cent. 2 1/2 per i grani ed a cent. 3 per tutte le altre merci, e di protrarre da 3 a 6 giorni la libera giacenza delle merci nello scalo suddetto.

La Camera ricorrente osserva che l'attuale tariffa venne attuata in via provvisoria, in un'epoca in cui si lamentava la troppo prolungata giacenza delle merci nei magazzini e sulle banchine della stazione marittima, nè vi è ora ragione di continuare un esperimento che riesce troppo oneroso per il commercio.

La Camera fa anche osservare che nello scalo di Genova, decorsi 5 giorni di libera sosta, la merce può rimanere in deposito per altri 15 giorni, mediante il pagamento di una tassa di soli 4 cent. per tonnellata e per giorno; e soltanto dopo trascorsi i 15 giorni la merce è assoggettata ad una tassa di centesimi 50 per tonnellata e per giorno.

><

Per il servizio ferroviario a Spezia.

Ci informano da Spezia che quel Municipio ha espresso al Ministero di agricoltura, industria e commercio ed a quello dei lavori pubblici i voti seguenti:

1° che sia ristabilita la partenza del treno omnibus N. 642 da Spezia alle 4.55, trasformando il treno stesso in accelerato;

2° che sia ristabilito il proseguimento del treno delle 11.40 fino a Parma;

3° che si istituisca un treno omnibus in partenza da Spezia alle ore 8 e con termine della corsa a Pontremoli.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato, in sue recenti adunanze, ha dato il suo parere sui seguenti affari concernenti il servizio delle Strade Ferrate:

1. Su di una domanda della Impresa Merenda per maggiori compensi relativi ai lavori di prolungamento di un muro di difesa tra i chilom. 329.542 e 329.620 della strada ferrata da Messina a Siracusa;

2. Su di una proposta di transazione nella lite fra l'Amministrazione governativa e la Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde, circa il compenso da questa reclamato per gli studi delle linee secondarie della Sardegna;

3. Su di un atto di transazione concordato dalla Amministrazione governativa colla Impresa Martire Gaetano assuntrice dei lavori di costruzione dei due tronchi della ferrovia Avezzano-Roccasecca, compresi fra Arce ed Arpino e fra Arpino e Sora;

4. Su di un progetto di transazione concordato dalla Amministrazione governativa con Narciso Gazzano assuntore di diversi lavori sulla linea da Genova a Spezia;

5. Sugli atti di collaudo e di liquidazione finale dei lavori di rialzamento e di prolungamento del muro paramassi al chilom. 130.619.33 della linea ferroviaria da Eboli a Metaponto, eseguiti dalla Impresa Ferdinando Rosa;

6. Su di un atto di transazione concordato fra la Società per le Strade Ferrate Meridionali e la Impresa Scipione Lorini assuntrice dell'appalto di alcuni lavori di completamento, lungo il tronco da Argenta a Ravenna, nella ferrovia Ferrara-Ravenna-Rimini, come da contratto 31 luglio 1893;

7. Su di un atto di transazione concordato colla Impresa Zanetti a definizione delle questioni sorte in seguito alla risoluzione del contratto di appalto pei lavori di difesa al piano d'Arcola lungo la ferrovia Parma-Spezia;

8. Su di un atto di transazione progettato fra la Società per le Strade Ferrate del Mediterraneo e la Ditta Giuseppe Scarlatti appaltatrice dei lavori di costruzione di un muro di difesa fra le stazioni di Sori e di Pieve di Sori, nella ferrovia da Genova a Spezia, a piena tacitazione delle pretese della ditta medesima circa ai maggiori compensi da essa reclamati per siffatte costruzioni.

><

Il Consiglio di Stato ha ritenuto che, anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le espropriazioni occorrenti, possa essere approvato un progetto della Direzione generale per le Ferrovie Meridionali, relativo alla esecuzione di opere di difesa della ferrovia Belluno-Feltre-Treviso, contro il fiume Piave, fra i chilom. 30.900 e 30.960, con annesso preventivo di spesa di L. 7700.

><

Tariffe ferroviarie italiane.

Con recente decreto dei Ministri dei Lavori Pubblici e di Agricoltura, Industria e Commercio venne approvata la proposta della Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo relativa alla estensione delle tariffe speciali N. 55 e N. 56 a piccola velocità accelerata ai trasporti di *semolino* (prodotti della macinazione del grano) trasporti che attualmente non possono essere effettuati che a grande, ovvero a piccola velocità.

—

La Mediterranea ha fatto domanda al Ministero dei Lavori Pubblici che sia prorogata per altri due anni, e cioè fino al 31 luglio 1898, e sempre in via di esperimento, la tariffa locale N. 418 a piccola velocità, relativa ai trasporti dell'agro e sugo greggio o crudo di limone, arancio, ecc.

><

Ferrovie della Sicilia.

Prospetto del materiale mobile in servizio ed in costruzione sulla Rete Sicula al 30 giugno 1896:

Specificazione del materiale mobile		Materiale mobile In servizio	In costruz.	Totale
I. *Locomotive:*				
a ruote libere	N.	—	—	—
a quattro ruote accoppiate:				
con avantreno girevole . . .	»	18	—	18
con un asse portante	»	28	—	28
a sei ruote accoppiate	»	73	—	73
a otto ruote accoppiate	»	17	—	17
locomotive-*tenders* per servizio dei treni:				
a quattro ruote accoppiate . .	»	—	—	—
a sei ruote accoppiate . . .	»	12	—	12
locomotive-*tenders* per manovre .	»	8	—	8
Totale locomotive	N.	156	—	156
II. *Carrozze:*				
(per servizio ordinario):				
di lusso, saloni e break	N.	8	—	8
di 1ª classe	»	24	—	24
di 2ª classe	»	68	—	68
miste di 1ª e 2ª classe	»	100	—	100
di 3ª classe	»	226	—	226
miste di 2ª e 3ª classe. . . .	»	10	—	10
miste di 1ª, 2ª e 3ª classe . . .	»	—	—	—
di 4ª classe	»	—	—	—
(per servizi economici):				
di 1ª classe	»	—	—	—
di 2ª classe	»	—	—	—
miste di 1ª e 2ª classe	»	10	—	10
di 3ª classe	»	10	—	10
Totale carrozze	N.	456	—	456
III. *Bagagliai:*				
ordinari	N.	58	—	58
con compartim. per la posta . .	»	12	—	12
id. id. e ritirata . .	»	20	—	20
Totale bagagliai	N.	90	—	90
IV. *Carri:*				
scuderia	N.	9	—	9
per piccolo bestiame	»	—	—	—
per merci e bestiame, coperti . .	»	1144	—	1144
per merci, scoperti:				
» (a sponde alte) ordinari . .	»	302	—	302
» (a sponde basse) id. . . .	»	486	—	486
» (a sponde basse con bilico) .	»	29	—	29
» (senza sponde)	»	—	—	—
per merci aperti a sponde alte da 30 tonnellate	»	10	—	10
» aperti a sponde basse da 30 tonnellate	»	10	—	10
cisterna per liquidi (acqua, vino, petrolio, ecc.)	»	21	—	21
per terra e ghiaia	»	6	—	6
spazzaneve	»	—	—	—
con sagoma per visita gallerie . .	»	—	—	—
con grue	»	2	—	2
Totale carri	N.	2019	—	2019

><

Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, in sue recenti adunanze, ha dato parere favorevole sui seguenti affari ferroviari:

Progetto d'una ferrovia economica a scartamento normale da Alessandria per Predosa ad Ovada;

Progetto per l'ampliamento della stazione di Canelli sulla ferrovia Cantalupo-Cavallermaggiore;

Progetto per la sistemazione e l'ampliamento della stazione di Como-lago;

Impianto ed esercizio d'un tronco di tramvia elettrica per l'allacciamento dello Stabilimento Metallurgico di Pont S. Martin con la stazione omonima sulla Ivrea-Aosta;

Collaudo dei lavori eseguiti dall'impresa Naj per la sistemazione ed il consolidamento della trincea Monteggia, lungo la Gallarate-Laveno;

Id. id. Gentili pel consolidamento di un tratto della Roma-Sulmona;

Id. id. Medini pel prolungamento del binario della rimessa locomotive della stazione di Rovigo;

Id. Cooperativa dei Terraioli di Parma pel consolidamento della frana Zoppi, lungo la Parma-Spezia;

Id. Impresa Lombardo per forniture d'infissi in legno pei nuovi fabbricati della stazione di Attigliano;

Id. id. Altobelli per costruzione della obbligatoria dalla comunale di Sutri alla stazione di Bassano (Roma).

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia della Valsugana. — Mercoledì scorso a Scorzè, dietro invito di quella Giunta, si riunirono parecchi Sindaci dei Comuni interessati alla costruzione della linea della Valsugana.

Intervennero all'importante adunanza il Sindaco di Venezia, conte Grimani, e i rappresentanti di Scorzè, Mestre, Zellarino, Martellago, Trebaseleghe, Piombino, Castelfranco, Godego, Loria, Rossano.

La presidenza dell'adunanza fu ceduta dal sindaco di Scorzè, cav. Canali, al conte Grimani, il quale parlò a lungo delle pratiche fatte dalle rappresentanze di Venezia presso il Governo per questa ferrovia.

Dopo, l'Assemblea deliberò di inviare questo dispaccio al Ministro dei Lavori Pubblici:

« *S. E. Prinetti, Ministro Lavori Pubblici,* Roma.

« Rappresentanti Comuni interessati Ferrovia Mestre-Bassano-Primolano, qui convenuti per escogitare mezzi efficaci vincere difficoltà finora frapposte effettuazione voti concordi queste popolazioni, e perchè il Governo eseguendo la legge soddisfi anche promesse da lunghi anni fatte e ripetute, pregano Vostra Eccellenza perchè nella convenzione da stipularsi per l'esercizio ferrovie interprovinciali venete sia inclusa condizione suggerita Commissione parlamentare e non opposta dal Governo.

« *Sindaco Venezia* GRIMANI, *Presidente, e Sindaci Scorzè, Mestre, Zellarino, Martellago, Trebaseleghe, Piombino, Castelfranco, Godego, Rossano, Loria* ».

Fu pure spedito un dispaccio al deputato di Venezia, Tecchio, per ringraziarlo dell'interrogazione fatta in proposito alla Camera. Indi all'unanimità si votò il seguente ordine del giorno:

« I Sindaci di parecchi Comuni lungo la linea di Valsugana, riunitisi per trattare intorno alla costruzione delle ferrovie Venezia-Castelfranco-Bassano e Bassano-Primolano;

« Deplorando che l'azione solerte ed energica delle rappresentanze della città di Venezia non abbia potuto ancora indurre il Governo a far onore ai suoi obblighi determinati dalla legge;

« Considerando che ogni nuovo indugio pregiudicherebbe maggiormente gl'interessi già troppo trascurati del primo Porto dell'Adriatico e delle provincie che di esso si servono;

« Considerando pure che se si eseguissero le idee del Governo di provocare e di attendere che la ferrovia costruita dall'Austria da Primolano a Trento venga ridotta ad arma-

mento ordinario, si perderebbe inutilmente molto tempo ancora senza alcun utile effetto;

« Ritenuto invece che la costruzione della Bassano-Primolano soltanto potrà costringere la nostra alleata a questi lavori;

« Ritenuto che non sarebbe conveniente di aspettare per la costruzione della Mestre Castelfranco-Bassano quella della Bassano-Primolano, ma che anzi importi fin d'ora assicurarne la sollecita esecuzione;

« Deliberano la nomina di una Commissione composta dei Sindaci di Venezia, Castelfranco, Scorzè, Mestre, Trebaseleghe, perchè in concorso della Deputazione provinciale e della Camera di Commercio di Venezia, convochi al più presto una riunione di senatori e di deputati del Veneto, e si rechi anche a Roma affine di provocare con un'azione comune ed insistente la costruzione dell'ultimo tronco stabilito dalla legge del 1879 e non ancora eseguito, nonchè un congruo sussidio chilometrico per la Mestre-Castelfranco-Bassano, per la quale attende dalle provincie e dal Comune di Venezia una decisione che ne determini la costruzione immediata ».

Ferrovie dell'Adriatico. — *Prodotti dal 1° gennaio al 10 luglio 1896.* — Nella decade dall'11 al 10 luglio ora scorsa i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate Meridionali, Rete Adriatica (Rete principale e Rete complementare) ascesero a L. 2,586,798.06 con una diminuzione di L. 82,491.11 su quelli ottenuti nella corrispondente decade del 1895.

L'insieme dei prodotti dal 1° gennaio al 10 luglio 1896 si ragguaglia a L. 49,484,326.52 e presenta un aumento di L. 176,315.55 in confronto dello stesso periodo del precedente esercizio.

Ferrovie del Mediterraneo. — *Prodotti dal 1° al 20 luglio 1896.* — Nella decade dal 1° al 20 luglio 1896 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate del Mediterraneo (Rete principale e Rete secondaria) ascesero a L. 3,424,820.95, con un aumento di L. 41,734.82 sulla corrispondente decade del 1895.

L'insieme dei prodotti dal 1° al 20 luglio 1896 si ragguaglia a L. 6,760,771.55 presentando un aumento di L. 46,700.01 sul periodo corrispondente dell' esercizio precedente.

Ferrovie della Sicilia. — *Prodotti dal 1° al 10 luglio 1896.* — Nella decade dal 1° al 10 luglio ora scorsa i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate della Sicilia (Rete principale, Rete complementare e Stretto di Messina) ascesero a L. 251,461, con un aumento di lire 14,060 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

Ferrovie del Friuli. — Il 10 corrente ebbe luogo a Vienna, sotto la presidenza del dottor Ernesto Trevisan, vice-presidente del Consiglio amministrativo, il secondo Congresso ordinario generale della Società ferroviaria del Friuli.

Dalla Relazione presentata risulta che il Consiglio d'Amministrazione si occupò attivamente della questione dell'allacciamento della linea sociale con la rete ferroviaria italiana, ed a questo proposito, in base ai passi già fatti, dice essere possibile che fra breve si possano iniziare i lavori di costruzione del tronco Cervignano-San Giorgio di Nogaro, al quale si pensò già all'atto della costituzione della Società. Con questo tronco si conseguirebbe una seconda linea per Venezia, più breve di quella attuale per via di Cormons di 70 chilometri.

Il Consiglio di Amministrazione si occupa nello stesso tempo delle diramazioni Cervignano, a sud, verso Aquileia e Grado, ed a nord verso Gorizia.

Tramvie elettriche a Torino. — Il giorno 23 si è firmato il contratto tra il Municipio di Torino e i rappresentanti della Società Belga, Jacob e Gruslin, per l'impianto della trazione elettrica per alcune tramvie, secondo la proposta presentata fin dall'anno scorso da questa Società.

Eccone i punti principali:

La Società della Tramvia Belga si obbliga di ultimare pel 31 marzo 1898 le linee dei viali, Barriera di Nizza e Ponte Isabella, e pel 31 dicembre 1899 tutte le rimanenti linee del proprio esercizio, sotto pena d'una multa di lire 200 per ogni giorno di ritardo.

La conduttura elettrica avverrà mediante filo aereo per le vie, e per filo sotterraneo o a mezzo di accumulatori per le piazze.

Fra le clausole del contratto ve ne sono pure alcune importanti che riguardano il trattamento del personale, e fra esse quella riguardante l'orario, che non potrà essere superiore alle ore 10 al giorno con un'ora di riposo al mezzogiorno, e quella relativa alla mercede minima, non inferiore alle L. 2,50.

Il servizio sarà aumentato sino a 18 ore nell'estate e 16 ore in inverno.

Il materiale delle linee è completamente nuovo, ed i carrozzoni di grande modello con larghe piattaforme. Esso passerà in proprietà del Municipio allo spirare della convenzione.

Tramvia elettrica a Roma. — I lavori per l'impianto della trazione elettrica nelle linee piazza Venezia, S. Giovanni e Agnese sono terminati. Oggi stesso avranno luogo le gite di prova, dopo le quali la linea sarà aperta al pubblico esercizio.

Tramvia Spinetta-Mandrogne. — Il Consiglio comunale di Alessandria approvò la convenzione colla Società dei tramvay della provincia per la cessione ad essa della linea Spinetta-Mandrogne, che da quattro anni non si eserciva che con trazione a cavalli. Riattata la linea, l'esercizio si farà con trazione meccanica.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — *Prodotti del mese di giugno 1896.* — Il movimento sulle linee della ferrovia del Gottardo (266 chilom.), nel mese di giugno 1896, confrontato con quello dello stesso mese 1895, fu il seguente:

		1896 giugno	1895
Passeggieri trasportati	Num.	135,000	137,972
» introito	L.	368,700	395,735.92
Bagagli e cadaveri	Tonn.	465	496
» introito	L.	40,000	41,655.72
Bestiame trasportato	Capi	6,990	13,443
» introito	L.	31,300	50,391.05
Merce trasportata	Tonn.	71,700	64,479
» introito	L.	745,000	745,677.94
Introito complessivo	»	1,185,000	1,233,460.63
» chilometrico	»	4,454.89	4,637 07
Proventi diversi	»	60.000	62,015.17
Introito generale	»	1,245,000	1,295,475.80
Spesa complessiva	»	765,000	694,427.66
» chilometrica	»	2,875.94	2,610.63
Introito netto	»	480,000	601,048.14

Nelle spese di esercizio non sono comprese le spese di rinnovazione delle linee e del materiale d'esercizio, che sono rimborsate dal fondo di rinnovazione.

Ferrovie Svizzere. — *Ferrovia Centrale.* — La Direzione della Ferrovia Centrale ha ripartito fra i suoi membri come segue la gestione degli affari: Presidenza e Finanze, Heusler; Vice-Presidenza, tariffe ed altre materie riguardanti il servizio commerciale, Oberer; costruzioni e manutenzione della linea, Mast; esercizio ed officine, Flruy; affari di diritto e casse di soccorso e degli ammalati, Erismann.

— *Ferrovia regionale Saignelegier-Glovelier.* — La maggior parte dei Comuni del distretto di Delemont, i quali dovevano pronunciarsi sulla partecipazione finanziaria alla ferrovia regionale Saignelegier-Glovelier, hanno rifiutato il

loro concorso in azioni, oppure hanno aggiornato il loro consenso alla sottoscrizione, per cui questa impresa, se non impossibilitata, per lo meno viene ad essere ritardata ad un tempo indeterminato.

Ferrovie Francesi. — *Linea da Lourches a Cambrai.* — Il *Journal Officiel* promulga una legge a termini della quale è dichiarata di pubblica utilità l'impianto nel Dipartimento del Nord, di una ferrovia di interesse locale a scartamento di 1 metro da Lourches a Cambrai.

Questa linea passerà per o vicino a Mastaing, Bouchain, Marquette, Wames-au-Bac, Thun-l'Evêqué, Eswars, Ramilies, Moreuchies.

Il concessionario, che è la Società delle Ferrovie economiche del Nord, dovrà, dopo aver ottenuto la necessaria autorizzazione, riunire la ferrovia alle stazioni ferroviarie della Compagnia del Nord a Lourches e Cambrai.

Ferrovie Germaniche. — *Ferrovia elettrica a Berlino.* — Si sta costruendo a Berlino una ferrovia elettrica che attraversa la Sprea per mezzo di una galleria, la di cui costruzione richiama l'attenzione dei tecnici.

Il tunnel è costituito da tubi di ferro, ciascuno dei quali si compone di nove anelli in ferro fuso eseguiti dalla fonderia Krupp di Essen. Ciascun pezzo è grosso 65 centimetri e lungo metri 1.50 cogli orli ripiegati per circa 5 centimetri.

Ferrovie Svedesi. — *Nuova linea.* — Una importante linea ferroviaria è stata progettata in Svezia, e molto probabilmente presto se ne intraprenderà la costruzione. Essa andrà da Strömstad a Mon, e, per la sua unione colla ferrovia del Dalsland, stabilirà una comunicazione tra il grande lago Venern e il mare del Nord. Immensi saranno i vantaggi che da questa ferrovia riceverà il porto di Strömstad, e sembra che questi vantaggi siano stati ben compresi dalle popolazioni dei distretti vicini, perchè esse hanno già offerto spontaneamente delle somme di denaro a tale scopo.

Ferrovia Transiberiana. — Telegrafano da Shangai che a Pechino fu firmato un trattato, con il quale la Cina autorizza la Russia a far passare la ferrovia transiberiana per la Manciuria, fino alla penisola di Liao-Tung.

Ferrovia dell'Ouganda. — I giornali inglesi ci apprendono che il 29 maggio decorso, a Kilindini, fu posta la prima rotaia della ferrovia dell'Ouganda, che deve mettere Mombassa, sulla costa est-africana, in comunicazione con il lago Victoria.

Fu la moglie dell'ingegnere in capo che pose la rotaia, nel mentre che la banda musicale di un battaglione del Beloutchista suonava il *God save the Queen*, e che i *coolies* (operai) indiani ed africani applaudivano entusiasticamente.

Notizie Diverse

Le marche speciali pei bagagli dei viaggiatori. — La Direzione Generale delle Gabelle ha diramato in proposito istruzioni agli agenti doganali; ne stralciamo la parte che interessa il pubblico:

« Nello intendimento di allontanare sempre più il pericolo di frodi in danno della pubblica finanza, il Ministero è venuto nella determinazione di stabilire un sistema uniforme e sicuro per contrassegnare i bagagli dei viaggiatori dopo la visita, ricorrendo alla istituzione di marche speciali da applicare ai detti bagagli.

« Le nuove marche sono divise in serie e contraddistinte da numeri progressivi; portano al centro l'impronta dello stemma reale avente all'intorno la leggenda: « Dogana italiana »; nella parte superiore sta scritta la parola « verificato » ed in quella inferiore sono indicati la serie in lettera ed il numero progressivo; il numero va da 1 fino a 10,000 per ogni serie.

« Scopo principale del contrassegno essendo quello di evitare il pericolo di sostituzioni di un bagaglio ad un altro, più facili a verificarsi laddove ha luogo giornalmente un notevole movimento di viaggiatori, il Ministero dispone che l'uso delle nuove marche sia per ora limitato alle seguenti dogane, presso le quali questo servizio presenta una particolare importanza: Ala, Ancona, Brindisi, Cagliari, Capo Figari, Catania, Chiasso, Genova, Luino, Marsala, Modena, Napoli, Palermo, Palmanova, Pontebba, Ponte Tresa, Porlezza, Porto Ceresio, Porto Torres, Riva di Trento, Siracusa, Trapani, Udine, Venezia, Ventimiglia.

« Ogniqualvolta i direttori di dogana reputassero opportuno di estendere l'uso del contrassegno ad altre dogane, o di escluderne alcuna di quelle sopra indicate, dovranno provocare dal Ministero conforme disposizione.

« Le dogane sopra indicate cominceranno ad usare il nuovo contrassegno non più tardi del 15 agosto p. v. »

La Società anglo-siciliana per gli zolfi. — Sono giunti dall'Inghilterra gli atti relativi alla costituzione della Società anglo-siciliana dello zolfo, che saranno subito presentati al Tribunale di Palermo, per l'adempimento delle formalità di legge. È atteso da Parigi il barone Roberto Oppenheim, che è largamente interessato nella Società e assisterà all'inizio delle operazioni sociali. In Sicilia intanto si aspetta con viva impazienza l'approvazione del progetto di legge sugli zolfi, perchè i numerosi contratti fatti dalla Società coi produttori sono tutti sottoposti alla condizione che la legge proposta dal Governo venga approvata entro il 31 luglio. Se non si ottenesse l'approvazione della legge prima di quel termine, la costituzione della Società rimarrebbe certamente compromessa, perchè non sarebbe sperabile di riavere le adesioni dei produttori, tanto faticosamente raccolte.

Per l'annunziato aumento il capitale versato della Società da 500,000 sterline è stato portato a 700,000 in oro, cioè a circa 19 milioni di lire italiane.

Commercio con l'Olanda. — Il Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio, con circolare alle Camere di Commercio, avverte gli esportatori per l'Olanda che prima di entrare in relazione di affari vogliano rivolgersi ad esso per avere tutte le notizie che potranno essere del caso.

I proventi telegrafici. — Nei primi nove mesi dell'esercizio finanziario 1895-96, cioè dal 1° luglio 1895 a tutto marzo del 1896, gl'incassi dell'Amministrazione dei telegrafi ammontarono a L. 10,327,401, superando di lire 950,668 quelli ottenuti nel periodo corrispondente dell'esercizio 1894-95.

Galleria sottomarina fra il continente e la Sicilia. — Il comm. De Johannis ha elaborato un progetto per una galleria sottomarina fra il continente e la Sicilia. Esso importa la spesa di 70 milioni.

Il modello è stato esposto nel Gabinetto annesso alla cattedra di geometria descrittiva della Regia Università di Padova, e gli intelligenti lo lodano molto per la finezza del lavoro, la precisione del dettaglio, la scrupolosa rappresentazione dei dati geologici e metrici. Il prof. Legnazzi della Università patavina ne ha trattato in una dotta e brillante conferenza.

Il nuovo mezzo di congiungimento è una delle tante applicazioni ideate dal prof. Legnazzi, e applicate dal compianto ing. Federico Gabelli, dell'elicoide. Infatti il Gabelli seppe trar profitto dall'applicazione che dell'elicoide aveva fatto il prof. Legnazzi nella lunga e comoda rampa della torre storica di San Martino della Battaglia, ideando una galleria sottomarina, che, dopo lunghi ed accertati studi sulla profondità del mare e la natura del molo, si venne a determinare secondo la direzione che, partendo da San Giovanni di Canitello ai piedi delle storiche montagne d'Aspromonte (Calabria), giungesse al piano degli Inglesi in Sicilia. Due pozzi del diametro di 800 metri e con lo sviluppo di tre chilometri e una pendenza del 32 per mille, sarebbero il mezzo di comunicazione. Questo *tunnel* tor-

nerebbe certo più vantaggioso di qualunque ponte sospeso, che per la sua straordinaria lunghezza (1400 metri) non resisterebbe all'urto dei venti che dominano lo stretto di Messina.

Scoperta di miniere aurifere. — Il celebre esploratore africano Emilio Kolub ha scritto al *Neues Wiener Tageblatt*, annunziando la scoperta di ricche miniere d'oro nelle montagne situate nei distretti a settentrione del fiume Vaal nella Repubblica d'Orange (Africa Meridionale).

Credesi che in pochi anni la produzione di queste miniere aurifere non sarà inferiore a quella attuale del Transwaal.

Concorso per illuminazione elettrica. — Dal Municipio di Messico è stato aperto un concorso per l'illuminazione elettrica di quella capitale americana. Le offerte devono essere fatte non più tardi del 31 agosto p. v. Gli interessati possono prendere conoscenza dell'avviso d'appalto e della planimetria di detta città, rivolgendosi al Museo commerciale presso la Camera di Commercio ed Arti di Torino.

Bruxelles porto di mare. — I giornali belgi pubblicano il decreto del Governo approvante gli Statuti della Società che si è assunto il cômpito di realizzare l'ipotesi di Bruxelles porto di mare. Due degli amministratori di questa Società sono nominati dallo Stato, e adesso non manca più altro che raccogliere i capitali necessari. Il Governo vede con scettica diffidenza questa impresa che non è impossibile, ma la cui utilità non sembra ampiamente dimostrata, e però lo accusano di aver emesso il decreto in questione soltanto per iscopo elettorale. È assai probabile che si scaveranno e si allargheranno i canali attuali, ma la marina moderna, che ha abbandonato i porti belgi interni per necessità, non modificherà le sue nuove abitudini ed Anversa rimarrà il porto di Bruxelles, in mancanza di Dunkerque.

Le più recenti innovazioni marittime non riescono punto: infatti il canale di Manchester lascia un *deficit* considerevole, e quanto a quello di Kiel, esso durante il secondo trimestre di quest'anno ha incassato soltanto 221 mila marchi, somma insufficiente a coprire le spese di manutenzione.

Sono lavori d'interesse generale che non possono mai essere rimuneratori, perchè se le tariffe sono alte non vi è affatto traffico, e se sono basse non coprono le spese.

Ciò può servire anche per il sognato porto di Roma.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Segniamo con un asterisco * le notizie di cui diamo maggiori ragguagli nelle INFORMAZIONI PARTICOLARI, ove sono pubblicate eziandio le *Deliberazioni del Consiglio di Stato* e le *Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.*

1. — Progetti e preventivi di spese presentati per l'approvazione al R. Ispettorato Generale.

Rete Adriatica. — L. 25,600 * proposta per costruzione magazzino merci e impianto binario in stazione di Casalbordino, linea Bologna-Otranto;

L. 19,730 * proposta impianto magazzino merci in stazione di Torino del Sangro, linea Bologna-Otranto;

L. 5000 * proposta per costruzione marciapiedi in stazione di Cernusco Morate, linea Monza-Calolzio;

L. 2200 * proposta di lavori ad un ponticello sulla linea Roma-Solmona;

Contratti * e proposte diverse.

Rete Mediterranea. — L. 3750 * proposta di sistemazione di due passaggi a livello sulla linea Milano-Chiasso;

L. 1240 * preventivo per riparazione ad armature provvisorie su diversi torrenti, sulla linea Roma-Pisa;

L. 400 * progetto di lavori di riparazione alla galleria Raineri, linea Cantalupo-Cavallermaggiore;

Contratti * diversi per fornitura di materiale rotabile e di materiale d'armamento;

Rete Sicula. — L. 206,822.10 * proposta per risanamento e completamento massicciata su alcune linee della Rete;

L. 27,224.47 * proposta per impianto servizio merci ed altri lavori in stazione di Termini, linea Palermo-Porto Empedocle.

3. — Gare aggiudicate provvisoriamente.

Rete Mediterranea. — Alla Ditta Borini Fratelli di Omegna, i lavori di costruzione di una rampa di sicurezza in stazione di Vernante *, linea Cuneo-Ventimiglia, col ribasso del 20.15 0[0 sui prezzi di tariffa.

II. — Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Prefettura di Firenze (4 agosto, ore 10, unico e definitivo). — Appalto dei lavori di sistemazione del tratto di argine sinistro del fiume Ombrone, compreso fra il ponte all'Asse e quello di Castelletti, in Comune di Signa. Importo L. 42,587. Cauzione provvisoria L. 500.

Municipio di Castiglione in Teverina (6 agosto, ore 11, 1ª asta). — Appalto dei lavori di costruzione della strada comunale obbligatoria mulattiera della frazione di Sermugnano all'incontro colla strada Orvieto-Castiglione. Importo L. 27,521.90. Cauz. provv. L. 1000. Fatali a destinarsi.

Intendenza di Finanza della Provincia di Cagliari (17 agosto, ore 10, 1ª asta). — Appalto dei lavori di costruzione di un nuovo edificio ad uso della dogana e caserma delle guardie di finanza. Importo L. 181,890. Cauz. provv. L. 10,000. Fatali a destinarsi.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Teramo (19 agosto, ore 10, unico e def.). — Appalto di tutte le opere e provviste occorrenti per la costruzione del 1° tratto del 3° tronco della strada provinciale di 1ª serie, n. 16, compreso fra il fosso Pruccialunga ed il piano della Cona (m. 6073.74). Importo complessivo L. 189,326.18. Cauz provv. L. 6000.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Cosenza (20 agosto, ore 10, unico e definitivo). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla sistemazione ed al completamento del tratto compreso fra gli abitati di Lungro ed Acquaformosa (m. 3743.56). Importo complessivo L. 149,571.25. Cauz. provv. L. 6000.

Convitto Nazionale in Lucera (23 agosto, ore 10, 1ª asta). — Appalto dei lavori per l'ampliamento del locale dell'Istituto a Lucera. Importo L. 60,000. Cauzione provvisoria L. 3000. Fatali a destinarsi.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Napoli (25 agosto, ore 10, 1ª asta). — Appalto dei lavori e delle provviste occorrenti per la sistemazione delle strade carraie nel nuovo porto mercantile di Napoli. Importo L. 110,000. Cauz. provv. L. 5000.

APPALTI ALL'ESTERO.

Germania. — *Strade Ferrate dello Stato Badese a Carlsruhe* (8 settembre). — Fornitura di 7 vetture di 1ª e 2ª classe; 6 id. di 3ª; 6 vetture a *coupés* di 3ª classe; 5 id., a due assi, di 2ª e 3ª classe; 10 vagoni da bagagli a due assi; id. id. di servizio, e 400 id. aperti per mercanzie.

Austria-Ungheria. — *Strade Ferrate dello Stato Austriaco a Vienna* (30 luglio). — Costruzione della linea Neudek-Johannagewgenstadt. Importo complessivo dei lavori fior. 977,491.

Portogallo. — Sino al 26 agosto, al Ministero della Marina a Lisbona concorsero per l'aggiudicazione della costruzione di un incrociatore di 3600 tonn.; di 2 incrociatori di 1800 tonn. ciascuno, e di un rimorchiatore da alto mare da 400 tonn., destinato alla marina da guerra portoghese.

Rumania. — *Municipio di Jassy* (13 ottobre). — Impianto di una gran piazza refrigerante nell'ammazzatoio.

Egitto. — *Direzione dei Porti e Fari ad Alessandria.* — Fornitura di due caldaie per la flotta, di una caldaia verticale, di una macchina per forare le rocce e di un compressore.

— Al Municipio di Alessandria possono consultarsi il progetto ed i piani relativi ai lavori di risanamento della città.

III. — Forniture diverse.

Aste.

Direzione Laboratorio Pirotecnico — Capua — (5 agosto, ore 10.30, unico e definitivo). — Fornitura di Kg. 150,000 di **piombo** in pani a L. 0,38. Cauzione L. 5700. Consegna in giorni 50.

Arsenale di Costruzione — Torino — (10 agosto, ore 10, unico e definitivo). — Fornitura di Kg. 21,200 **ferro** fuso in verghe a L. 0.45 al Kg. Cauzione L. 954. Consegna a giorni 30. Kg. 18,250 scelto in lamiera grossa, e Kg. 4070 scelto in lamiera mezzana, a L. 0.40. Cauzione L. 893. Consegna a giorni 30.

R. Fabbriva d'Armi — Terni — (12 agosto, ore 17, unica e definitiva). — Fornitura di **ferro** in 2 lotti:

1° lotto: Kg. 92,500 fino in verghe (per calcioli, grilletti, culatte e cani) a L, 0.40. Cauz. L. 3700. Consegna a giorni 50;

2° lotto: Kg. 78,000 fino in verghe (per cilindri, otturatori e scatole serbatoi), a L. 0.40. Cauz. L. 3120. Consegna a giorni 40.

Aggiudicazioni.

Ministero della Marina (Contratti a trattativa privata). — Società Alti Forni, ecc., Terni, 3° dipartimento, verghe di ferro omogeneo, L. 4182.08;

Aristide Rubini, Taranto, ferro finissimo in verghe, L. 7975.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

CONVOCAZIONI.

SOCIETÀ FERROVIARIE, TRAMVIARIE E DI NAVIGAZIONE.

13 agosto. — **Ferrovia Alessandria-Novi-Piacenza.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 14 nella sede sociale in Torino.

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

		luglio 18	luglio 25
Azioni Ferrovie Biella	L.	510	510
» » Mediterranee	»	505	507
» » Meridionali	»	647	649.50
» » Pinerolo (1ª emiss.)	»	362	360
» » » (2ª »)	»	350	350
» » Secondarie Sarde	»	272	272
» » Sicule	»	598	598
Buoni Ferrovie Meridionali	»	558.25	558.50
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e			
» » Sicule *A. B. C. D.*	»	284	285
» » Cuneo (2ª emiss.)	»	312	311
» » Gottardo 4 %	»	102	102
» » Mediterranee 4 0[0	»	508.50	510.50
» » Meridionali	»	300.50	300.50
» » Meridionali Austriache	»	383.50	384.50
» » Palermo-Marsala-Trapani	»	307	307
» » » 2ª emiss.	»	285	285
» » Pontebba	»	456	456
» » Sarde, serie *A.*	»	287	287
» » » serie *B.*	»	290	290
» » » 1879	»	291	291
» » Savona	»	307	311
» » Secondarie Sarde	»	429	430
» » Sicule 4 0[0 oro	»	473.55	473.50
» » Tirreno	»	454	454
» » Vittorio Emanuele	»	311	311

ESTRAZIONI E PAGAMENTI.

Ferrovie Nord-Milano. — Dal 1° agosto sarà pagato il dividendo in L. 10 alle azioni di preferenza.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA. — 19ª Decade — dal 1° al 10 Luglio 1896

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Prodotti indiretti	TOTALE	Media dei chilom. esercitati
PRODOTTI DELLA DECADE.							
1896	1,036,357.42	50,525.97	299,181.91	992,245.03	14,498.95	2,392,809.28	4,247.00
1895	1,038,231.10	52,340.10	316,685.13	1,041,210.65	16,530.18	2,464,997.16	4,215.00
Differenze nel 1896	— 1,873.68	— 1,814.13	— 17,503.22	— 48,965.62	— 2,031.23	— 72,187.88	+ 32.00
PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.							
1896	18,463,769.30	938,067.98	5,421,277.23	20,986,575.69	241,059.11	46,050,749.31	4,247.00
1895	17,698,072.77	899,404.17	5,615,952.34	21,448,696.33	244,405.80	45,906,530.91	4,215.00
Differenze nel 1896	+ 765,696.53	+ 38,663.81	— 194,675.11	— 462,120.64	— 3,346.19	+ 144,218.40	+ 32.00

RETE COMPLEMENTARE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Prodotti indiretti	TOTALE	Media dei chilom. esercitati
PRODOTTI DELLA DECADE.							
1896	78,286.16	2,310.48	18,504.71	93,341.18	1,546.25	193,988.78	1,359.88
1895	80,035.16	1,585.30	20,710.85	99,310.50	1,650.20	204,292.01	1,326.19
Differenze nel 1896	— 7,749.00	— 274.82	— 2,206.14	— 5,969.32	— 103.95	— 10,303.23	+ 33.69
PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.							
1896	1,183,117.30	26,759.97	386,584.28	1,808,802.25	28,318.41	3,433,577.21	1,359.88
1895	1,129,020.23	27,063.68	400,968.70	1,816,178.50	28,248.65	3,401,479.76	1,306.89
Differenze nel 1896	+ 54,097.07	— 303.71	— 14,384.42	— 7,376.25	+ 64.76	+ 32,097.45	+ 52.99

PRODOTTI PER CHILOMETRO DELLE RETI RIUNITE

PRODOTTO DELLA DECADE			PRODOTTO RIASSUNTIVO		
esercizio corrente	esercizio precedente	Differenza nel 1896	dell'anno corrente	dell'anno precedente	Differenza nel 1896
461.36	481.72	— 20.36	8,825.64	8,929.55	— 103.91

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

Dai punti contro indicati alle stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)		BIGLIETTI SEMPLICI – Londra (1) 1a classe	Londra (1) 2a classe	Parigi (2) 1a classe	Parigi (2) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO – Londra (3) (Diritto di porto compreso) 1a classe	Londra (3) 2a classe	Londra (3) validità	Parigi (4) 1a classe	Parigi (4) 2a classe	Parigi (4) validità
Via Moncenisio											
Torino	via Calais	166 35	116 55	90 75	61 60	254 —	187 85	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni
	via Boulogne	160 25	112 05								
Milano	via Calais	180 90	129 15	104 85	72 25	272 25	199 30	45 giorni	166 35	119 —	30 giorn
	via Boulogne	175 60	124 65								
Venezia	via Calais	—	—	141 75	97 30	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni
	via Boulogne										
Genova	via Calais	187 —	131 —	111 40	76 05	—	—	—	—	—	..
	via Boulogne	180 90	126 50								
Via Genova											
Livorno	via Calais	209 90	147 05	134 30	92 10	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	203 80	142 55								
Firenze	via Calais	217 30	152 25	141 70	97 30	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	211 20	147 75								
Roma	via Calais	249 —	174 40	178 40	119 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	242 90	169 90								
Napoli	via Calais	279 85	196 —	205 60	142 —	478 50	353 95	6 mesi (**)	—	—	—
	via Boulogne	273 75	191 50								
Via Bologna											
Firenze	via Calais	224 60	157 30	149 —	102 35	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	218 50	152 80								
Roma	via Calais	263 85	184 80	188 25	129 85	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	257 75	180 80								
Napoli	via Calais	294 80	206 50	220 60	162 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	288 70	202 —								
Brindisi, Via Napoli	via Calais	325 85	228 20	251 60	174 20	543 25	399 30	6 mesi (*)	—	—	—
	via Boul.	319 75	223 70								
Brindisi, Via Bolog.	via Calais	302 65	211 95	227 05	157 —	525 45	386 80	6 mesi	—	—	—
	via Boul.	296 55	207 45								
Messina, Via Napoli	via Calais	369 25	259 75	295 —	205 80	—	—	—	—	—	—
	via Boul.	363 15	255 25								

OSSERVAZIONI.

BIGLIETTI SEMPLICI.

(1) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta.

Per diritto del bollo fr. 0.10 per i biglietti al disopra di 10 franchi.

(2) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi, che valgono per 20 giorni.

BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO.

(3) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta.

(*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capo-stazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo, nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli, ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia.

(**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via.— Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto.

(4) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI	1a e 2a CLASSE				1a e 2a CLASSE		Treno di lusso PENINSULAR-EXPRESS settimanale il venerdì part. da LONDRA
			(*)		(***)		(1)
Londres Ch.-Cross Par.	9 — a.	10 — a.	11 — antim.		9 — p.		9 — p.
Londres Victoria . . —	9 — a.	Via Folkestone	11 — antim.		9 — p.		9 — p.
Douvres . . . . —	10 55 a.		1 — pomer.		11 — p.		11 — p.
(ora di Greenwich) . Arr.	12 15 a.		2 20 pomer.		12 25 a.		12 25 p.
Calais-M. (*Buffet*)	*Déjeun.*						
(ora francese) . Par.	1 — p.		3 — pomer.		1 19 a.		12 45 a.
Boulogne-Gare (*Buffet*) Arr.	1 39 p.	2 30 p.	—		1 59 a.		—
Boulogne-Gare (*Buffet*) Par.	1 41 p.	2 35 p.	—		2 01 a.		—
Amiens (*Buffet*) . Arr.	3 14 p.	4 09 p	5 12 pomer.		3 41 a.		2 55 a.
Amiens (*Buffet*) . Par.	3 19 p.	4 14 p.	5 17 pomer.		3 46 a.		3 — a.
Paris-Nord (*Buffet*) Arr	5 — p.	5 50 p.	7 — pomer.		5 38 a.		Per la grande cintura
	Pranzo						
Paris-Nord (*Buffet*) Par.	6 23 p.		7 44 pomer.		6 28 a.		
Paris-Lyon (*Buffet*) Arr.	7 11 p.		8 26 pomer.		7 29 a.		
	1a e 2a classe		(B) 1, 2 cl.	1a 2a cl.	1a cl.	1a 2a cl.	
Paris-Lyon (*Buffet*) Par.	7 25 p.		8 50 p.	9 05 p.	9 25 a.	2 15 p.	
Dijon . . . . Arr.	12 08 a.		1 48 a.	2 19 a.	2 19 p.	7 18 p.	9 49 a.
Genève . . . . —	5 49 a.		»	8 46 a.	8 18 p.	—	—
Aix-les-Bains . . . . —	4 56 a.		6 28 a.	7 55 a.	7 27 p.	12 27 a.	2 14 p.
Chambéry . . . . . . —	5 30 a.		6 56 a.	8 38 a.	8 09 p.	12 50 a.	2 40 p.
Modane . . . . —	9 09 a.		9 48 a.	1 40 p.		3 36 a.	5 22 p.
Torino (ora dell'Europa centrale (2). . . Arr.	2 20 p.		2 20 p.	6 40 p.	—	8 10 a.	9 56 p.
Torino . . . . Par.	2 40 p.		2 40 p.	7 55 p.	—	8 45 a.	
Novara . . . . Arr.	4 36 p.		4 36 p.	9 51 p.	—	10 42 a.	
Milano . . . . Arr.	5 35 p.		5 35 p.	11 05 p.	—	11 40 a.	
						1a 2a cl.	
Torino . . . . Par.	—		2 45 p.	8 10 p.	—	8 40 a.	
Genova . . . . . . Arr.	—		6 16 p.	11 18 p.	—	12 » p.	
San-Remo . . . —	—		11 22 p.	8 43 a.	—	4 34 p.	
Pisa . . . . —	—		10 55 p.	3 41 a.	—	4 45 p.	
Firenze . . . . —	—		12 45 a.	7 30 a.	—	7 05 p.	
Livorno . . . . —	—		11 39 p.	5 27 a.	—	5 55 p.	
Roma . . . . —	—		6 40 a.	10 33 a.	—	11 30 p.	
Napoli . . . . —	—		1 36 p.	6 30 p.	—	7 10 a.	
Brindisi . . . . —	—		»	»	—	6 10 p.	
Torino . . . . Par.	—		2 45 p.	7 05 p.	—	8 40 a.	10 04 p.
Alessandria . . . . Arr.	—		4 17 p.	8 55 p.	—	10 15 a.	11 32 p.
Bologna . . . . —	—			2 12 a.	—	2 53 p.	4 03 a.
Ancona . . . . —	—		—	6 52 a.	—	11 10 p.	8 — a.
Brindisi . . . . —	—		—	10 17 p.	—	11 » a.	6 20 p.
Firenze . . . . —	—		—	6 23 a.	—	6 25 p.	
Roma . . . . —	—		—	12 50 p.	—	11 50 p.	Arrivo a Brindisi
Napoli . . . . Arr.	—		—	6 30 p.	—	7 10 a.	la domenica

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

RITORNO

STAZIONI	1a e 2a CLASSE	1a e 2a CLASSE		1a e 2a CLASSE	
Napoli. (ora dell'Europa centrale (2) . . Par.	7 50 a.	—	—	2 55 p.	
Roma . . . . —	2 30 p.	—	—	11 10 p.	
Firenze . . . . —	9 05 p.	—	—	6 10 a.	
Brindisi . . . . —	6 10 a.	—	—	5 35 p.	
Ancona . . . . —	8 32 p.	—	—	5 35 a.	
Bologna . . . . —	1 35 a.	—	—	10 30 a.	
Alessandria . . . . . —	6 38 a.	8 33 a.	10 54 a.	9 15 p.	
Torino . . . . Arr.	8 30 a.	10 13 a.	12 36 p.	10 49 p.	
Brindisi . . . . . . Par.	—	—		9 45 a.	
Napoli . . . . —	8 20 a.	2 55 p.		11 15 p.	
Roma . . . . —	2 40 p.	8 50 p.	10 17 p.	8 — a.	
Livorno . . . . —	9 40 p.	»	4 10 a.	1 45 p.	
Firenze . . . . —	8 20 p.	»	»	11 40 a.	
Pisa . . . . —	10 32 p.	2 52 a.	4 52 a.	2 23 p.	
San-Remo . . . —	7 26 p.	»	3 33 a.	11 59 a.	
Genova . . . . —	2 45 a.	6 35 a.	8 52 a.	7 — p.	
Torino . . . . Arr.	7 45 a.	10 13 a.	12 36 p.	10 49 p.	
Milano . . . . Par.	1 50 a.	7 — a.	10 40 a.	8 18 p.	
Novara . . . . —	4 30 a.	8 19 a.	11 40 a.	9 16 p.	
Torino . . . . Arr.	8 25 a.	11 05 a.	1 40 p.	11 10 p.	
Torino . . . . Par.	8 50 a.	—	2 20 p.	11 25 p.	—
Modane (ora franc.) . —	12 21 p.	—	5 48 p.	2 29 a.	—
Chambéry . . . . . . —	8 42 p.	—	8 39 p.	5 01 a.	—
Aix-les-Bains . . . . —	4 14 p.	—	9 20 p.	5 27 a.	—
Genève . . . . —	3 03 p.	7 23 p.	—	4 14 a.	—
Dijon . . . . —	11 20 p.	2 08 a.	2 23 a.	11 40 a.	1 12 p.
Paris-Lyon (*Buffet*) Arr.	5 08 a.	6 55 a	7 10 a.	5 48 p.	5 59 p.
Paris-Lyon (*Buffet*) Par.	7 35 antim.			6 48 p.	
Paris-Nord (*Buffet*) Arr.	8 37 antim.			7 49 p.	
	A) 1a, 2a classe	1a 2a cl.	*Déjeun.* 1a 2a cl.	*Pranzo* (**) 1a, 2a, 3	
Paris-Nord (*Buffet*) Par.	9 — antim.	10 30 a.	11 50 a.	9 — p.	
Amiens (*Buffet*) . Arr.	10 40 antim.	12 06 p.	1 25 p.	10 47 p.	
Amiens (*Buffet*) . Par.	10 45 antim.	12 26 p.	1 30 p.	10 52 p.	
Boulogne-Gare (*Buffet*) Arr.	12 18 pomer.	2 — p.	»	12 34 a.	
Boulogne-Gare (*Buffet*) Par.	12 20 pomer.	2 03 p.	»	12 36 a.	
Calais-M. (*Buffet*) (ora francese) . Arr.	1 » pomer.	Via Folkestone	3 40 p.	1 20 a.	
Calais-M. (*Buffet*) (ora di Greenwich) . Par.	1 11 pomer.		3 45 p.	1 40 a.	
Douvres . . . . —	3 05 pomer.		5 45 p.	3 45 a.	
Londres Victoria . Arr.	4 50 pomer.		7 30 p.	5 40 a.	
Londres Ch.-Cross Arr.	4 55 pomer.	6 — p.	7 35 p.	5 40 a.	

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSERVAZIONI. — *Viaggiatori.* — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende viaggiatori di 3a classe da Parigi per Boulogne, Calais e l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori di 3a classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne. (A) Questo treno non prende i viaggiatori di 2a classe che per Calais e l'Inghilterra. (B) Il treno che parte da Parigi-Lione alle 8.50 pom. non prende a Parigi in 2a classe che i viaggiatori a destinazione dell'Italia per il Moncenisio. — *Nota importante.* I treni che partono da Parigi-Nord per Londra alle 9 a. e alle 9 p. e quelli che partono da Londra per Parigi-Nord alle 9 a. e alle 9 p., prendono viaggiatori per Boulogne e Boulogne Tintelleries. — *Vetture dirette da Calais verso P.-L.-M.* Una vettura lits-salon e di 1a classe ed una vettura di 2a classe vanno direttamente da Calais a Milano col treno che parte da Calais alle 3 p. e da Parigi-Lione alle 8.50 p. Una vettura di prima classe lits-salon va direttamente da Calais a Ginevra col treno che parte da Calais alle 1 p. e da Parigi-Lione alle 7.25 p. — *Da P.-L.-M. verso Calais.* Una vettura lits-salon e di prima classe ed una vettura di seconda classe vanno direttamente da Milano a Calais col treno partente da Milano alle 10.40 a. e da Parigi-Nord alle 9 a. Una vettura di prima classe lits-salon va direttamente da Ginevra a Calais col treno che parte da Ginevra alle 7.23 p. e da Parigi-Nord alle 9 a. — Fermata per prendere viaggiatori senza lasciarne. — Fermata per lasciare viaggiatori senza prenderne.

TORINO, 1896 — Tip. Lit. CAMILLA E BERTOLERO di NATALE BERTOLERO, Via Ospedale, 18.

D. G. Bertolero Proprietario D. Gav...

ANNO XXIX. Sabato, 1° Agosto 1896 NUM. 31.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino

L'INCHIESTA FERROVIARIA
AL SENATO

Nelle sedute del 25 e 26 spirato luglio, il Senato si occupò del noto progetto di legge per un'inchiesta ferroviaria presentato dall'ex-ministro Perazzi.

Più avanti pubblichiamo la Relazione del senatore Brioschi all'Ufficio Centrale che, come annunciammo, aveva respinto il progetto di legge, nonchè la Relazione ed il Decreto Reale per la nomina della Commissione

Riassumiamo brevemente la discussione del Senato in materia così importante.

Aprì il vivace dibattito il senatore *Boccardo* sfavorevole in modo assoluto all'inchiesta. Egli, associandosi alle conclusioni della maggioranza dell'Ufficio Centrale, dichiarò che l'inchiesta sarebbe inutile, dannosa, inopportuna, non essendo chiari nè precisi i fini a cui tende.

L'inchiesta ha solo per iscopo di riconoscere se le Convenzioni sono state osservate, non già di riformarle. Certo lo scopo sarebbe allora più pratico, ma perciò è proprio necessaria l'inchiesta? Non lo crede. Il Governo dei mezzi ordinari di azione per ottenere questo risultato ne ha e non occorre ricorrere a mezzi straordinari.

Dapprima si trattava del personale, poi si parlò dei rapporti colle Compagnie dello Stato e del pubblico. Si giunse insomma a voler inquirire su tutto il complesso problema dei servizio ferroviario. Questo dilatarsi empirico dei fini dell'inchiesta ne significa la indeterminatezza. Ha la più grande ammirazione per la virtù ed il sacrifizio dei ferrovieri, e se è vero che questi poveri e mal pagati funzionari hanno ragioni da far valere, deve il Governo proteggerli e tutelarli, ma all'uopo vi sono Tribunali. Vi sono mezzi amministrativi dei quali invita lo Stato a far uso e che potrebbero per esempio attestare l'eccessivo del numero degli impiegati subalterni o attestare inosservanze di doveri per parte degli impiegati.

Vi sono abusi certo nel servizio ferroviario, ma nel sentire considerare i rappresentanti delle Compagnie come gli sfruttatori, i tiranni del popolo, è cosa cui l'oratore non può acconciarsi. Il loro interesse è all'unissono con quello del paese.

Il senatore *Rossi* Alessandro disse che l'unico punto chiaro del progetto è quello relativo al personale. Non crede il personale mal pagato. Crede che l'unico lagno vero stia nell'eccesso di lavoro cui è costretto il personale viaggiante.

Il *Presidente* diede lettura del seguente ordine del giorno del senatore *Vitelleschi:*

« Considerando che per il disposto dell'articolo 83 del progetto di legge sull'inchiesta ferroviaria, questa non sia eseguibile nelle presenti condizioni parlamentari, il Senato ne rinvia la discussione alla riapertura del Parlamento e passa all'ordine del giorno ».

Brioschi propose la sospensiva. Prese allora la parola l'on. *Prinetti*, ministro dei Lavori Pubblici, il quale rispose per il Governo alle osservazioni del senatore Vitelleschi e a quelle degli altri oratori. Si dice che questo progetto già approvato dalla Camera, la quale si è poi prorogata, non si può, nè si deve discutere, perchè è impossibile nominare la Commissione pel progetto indicato. Non divide l'opinione del senatore Majorana, il quale crede che la Camera si possa adunare di nuovo per nominare i Commissari. Il voto del Senato è piuttosto un voto di principio di tendenze tanto più che il Governo, in ogni caso, provvederà, sotto la sua responsabilità, con atti amministrativi.

In questo ordine di idee è lieto che oggi il senatore Vitelleschi abbia chiarito il suo concetto e abbia dato alla sua proposta un carattere di sospensiva. Il Governo si rimette al voto del Senato. Però sottoponendogli alcune brevi considerazioni sul merito della questione, ricorda che egli, come deputato dell'altro ramo del Parlamento, ha combattuto il progetto.

Informò il Senato dello stato attuale della questione; l'inchiesta è larghissima, anzi indeterminata, ma la base è sempre la questione del personale. Vi è certo la seconda parte e su questa fa sue le riserve amplissime fatte alla Camera dal suo predecessore. Se occorresse attendere l'inchiesta, perchè il Governo pensi alle riforme eventuali vi sarebbe un grave danno.

Dichiarò che si sente abbastanza cognito dello stato della questione e che poco potrà rilevargli l'inchiesta. Crede possibili utili modificazioni alle convenzioni, ma certo col consenso di chi ha diritti consentiti dalla legge comune.

Non si pente di avere alla Camera difeso le Convenzioni perchè se avessimo continuato l'esercizio di Stato staremmo peggio. Al contratto, piucchè alle Società, fa l'appunto.

In quanto ai ferrovieri, la relazione dice che vi sono Tribunali anche per loro: ed è vero. Ma molte cagioni di malessere non sono oggetto possibile di giudizio. Il Senato nella sua alta saggezza decida.

Il Governo si riserba piena libertà di azione per provvedere, ove occorra, con una Commissione reale per le questioni attinenti al personale. Chiese al Senato di non respingere il progetto, se lo crede utile. Prega voglia limitarsi al rinvio.

Rispose all'on. Ministro il senatore *Maiorana* favorevole all'inchiesta.

Egli disse che ai fatti già accennati altri ne aggiunge sui quali richiama l'attenzione del Ministro dei Lavori Pubblici.

Essi si riferiscono alle tariffe ed alle costruzioni. Nove decimi dei deliberati del Consiglio delle tariffe non riguardano che nocevoli contratti di favore; ora questa è materia larghissima d'inchiesta.

Non è ostile al capitale, ma deve ricercarsi il modo di investimento, censurarsi l'esoso monopolio privato. Udì con dolore, come amico del Ministero, che questo si sia disinteressato del progetto; non crede che il rinvio non pregiudichi il merito, e si duole che oggi il Ministro dei Lavori Pubblici abbia all'inchiesta posti limiti che il Presidente del Consiglio non aveva posti.

Dichiarò di votare contro la sospensiva.

Addivenutosi alla votazione, dopo prova e controprova, la **sospensiva fu approvata.**

Dopo questa votazione di sospensiva tutto lasciava supporre che dell'inchiesta ferroviaria per ora non se ne sarebbe più parlato. Invece il ministro Prinetti ha ordinato che essa abbia luogo.

Relazione del sen. Brioschi all'Ufficio Centrale del Senato.

Signori Senatori,

Il disegno di legge sottoposto ora alle vostre deliberazioni è di iniziativa della Camera dei Deputati e fu da essa approvato nella tornata del dì 4 dello scorso mese. Però nella discussione presso quella Camera, il primitivo progetto subì varie ed essenziali modificazioni. Ed infatti, mentre nel pensiero dei promotori l'inchiesta doveva avere per unico scopo *il trattamento fatto dalle Società esercenti al personale ferroviario in relazione ai patti contrattuali*, dapprima la Commissione nominata dagli Uffici della Camera, pur mantenendo lo stesso titolo al progetto (*per una inchiesta sul trattamento fatto al personale ferroviario*), ne allargava lo scopo per riconoscere se l'esercizio delle ferrovie e la gestione delle Società esercenti rispondano ai *patti contrattuali* ed all'interesse dello Stato; ed infine il progetto di legge che vi sta innanzi col titolo: *Inchiesta sull'esercizio ferroviario*, così la definisce nell'art. 1°: « È ordinata una inchiesta per riconoscere se l'esercizio delle ferrovie, secondo le convenzioni approvate colla legge del 27 aprile 1885, n. 3048 (serie 3ª), e se le norme per l'assunzione in servizio ed il trattamento del personale rispondano all'interesse dello Stato ».

Nel mentre adunque l'inchiesta concepita dai promotori presentavasi con un intento chiaro e preciso, vedremo più avanti se giusto ed utile, quella che otteneva il suffragio della Camera elettiva era altrettanto vaga, incerta nei mezzi e nei fini. Questa contraddizione doveva tanto più attirare l'attenzione degli Uffici del Senato dal fatto che l'ampia Relazione, nella quale sono esposti i motivi dell'inchiesta dalla Commissione della Camera, quasi non d'altro si preoccupa che del trattamento fatto dalle Società esercenti al personale ferroviario; mentre rispetto al progetto sottoposto al Senato, nessuna Relazione esiste, la quale dia ragione dell'avvenuta radicale modificazione. Ma vi ha di più: i tre disegni di legge, cioè: 1° quello d'iniziativa parlamentare; 2° quello della Commissione della Camera dei Deputati; 3° quello comunicato al Senato nella tornata del 6 scorso mese, contengono disposizioni relative alle modalità dell'inchiesta, e fra queste quella del tempo. Ora, coll'art. 3 del primo disegno si fissa questo tempo ad un anno; col medesimo art. 3 lo si allarga a tre anni, salvo una Relazione speciale entro il primo anno; ed infine, pure all'art. 3 del disegno che vi sta innanzi, si restringe il tempo a sei mesi. In altre parole, mentre i promotori di una inchiesta limitata a riconoscere il trattamento fatto al personale ferroviario stimava necessario, ad un dipresso, un anno di tempo per compierla, ed, a nostro avviso, erano nel vero; ampliata l'inchiesta a tutto il servizio ferroviario, si giunse alla singolare conclusione fossero sufficienti sei mesi.

Ed anche su questo punto, non certamente di lieve momento, nessuna indicazione che spieghi l'avvenuto cambiamento e la possibilità dell'inchiesta in quel breve termine, mentre nella Relazione alla Camera elettiva noi leggiamo: « Essa (inchiesta) dovrà, come quella ordinata dalla legge del luglio 1878. essere ampia e solenne, ed eseguirsi con un dettagliato questionario, e con interrogatori scritti ed orali, affinchè dalla constatazione dei fatti e dal cozzo delle opinioni scaturisca quello di cui si va in cerca: la verità. La Giunta inquirente non deve avere limiti al suo mandato ed ai modi come adempiervi. A lei deve competere non solo di interrogare chi voglia essere sentito, ma eziandio di consultare libri e registri, raccogliere elementi dove e comunque creda, sia negli Uffici esecutivi, come in quelli direttivi, di sorveglianza e di controllo; e su tutto, infine, portare il suo giudizio ».

E tutto ciò in sei mesi, compreso il tempo per la Relazione!

Sembra che questo limite di tempo sia stata una condizione posta dall'on. Ministro dei Lavori Pubblici, senatore Perazzi, senza l'accettazione della quale egli si sarebbe opposto all'inchiesta. Abbiamo detto sembra, ed invero le gravi dichiarazioni fatte nell'adunanza del 29 giugno scorso dall'on. Ministro alla Camera dei Deputati, rendono lecito il pensarlo. L'on. Perazzi, dopo avere dichiarato non aver fede nell'inchiesta, dopo aver aggiunto che il risultato dell'inchiesta 1878 furono le convenzioni del 1885, le quali alla prova hanno dimostrato non reggere ad una discussione, e che l'interesse pubblico, dall'applicazione di quelle convenzioni, fu compromesso, e dovunque doglianze sorsero in termini vivissimi, così si esprimeva:

« Io dunque diceva allora (cioè nella seduta in cui fu svolta la proposta): La mia opinione è che non sia *necessaria una inchiesta;* che non sia *utile*, ma che se il Parlamento ritenesse necessario di farla, essa non dovrebbe avere un caratttere personale, ma generale: cioè lo studio del problema dell'esercizio delle ferrovie, affinchè da questo studio potesse il Ministro dei Lavori Pubblici avere norma per la rinnovazione delle convenzioni ».

Se non che, forse a questo punto accorgendosi quanto prematuro fosse questo studio per rinnovare convenzioni, le quali hanno ancora un novennio di vita, egli aggiungeva:

« Da quel giorno però è passato per la mia mente un grave dubbio: dubbio che ho espresso già in questa e nell'altra Camera del Parlamento, e cioè che fosse urgente trovare modo di togliere di mezzo le convenzioni facendo dei nuovi contratti, io supplicherei la Camera di non voler consentire all'inchiesta, o almeno, se vuole l'inchiesta, di farla in tempo brevissimo, affinchè non mi s'opponga (quando io dovessi presentare alla Camera dei nuovi contratti) che è in corso un'inchiesta. Io ho dichiarato dinnanzi all'altro ramo del Parlamento che ritenevo urgente fare nuovi contratti e che avevo già in istudio dei contratti nuovi; e che, a mio avviso, il Parlamento sarebbe stato da me richiamato,

se avrò l'onore di essere qui in novembre, ad esaminare tutto il problema ferroviario ».

In conclusione, l'on. Ministro, fedele alle sue convinzioni sull'inutilità dell'inchiesta, dichiarava non solo inutile la proposta, avendo egli già in istudio dei nuovi contratti, ma forse anco dannosa, se il tempo necessario per questa avesse a lui impedito di presentare al Parlamento quei nuovi contratti nel prossimo novembre.

Per quali ragioni gli iniziatori di una inchiesta sul trattamento fatto al personale ferroviario si accontentarono di questa larva d'inchiesta, per quali ragioni questo personale ferroviario, in parte almeno, continua ad illudersi che dalla medesima ne sarebbe venuto ad esso un gran bene, a noi non è dato conoscere e neppure, colla migliore buona volontà, divinare.

Tre Uffici del Senato hanno deliberato di respingere l'inchiesta; il rappresentante del primo Ufficio, nel corso della discussione nell'Ufficio centrale, ha dichiarato doversi modificare il disegno di legge per togliere la contraddizione fra l'ampiezza dell'inchiesta ed il limite del tempo; il terzo Ufficio approva inchiesta e disegno di legge.

La maggioranza dell'Ufficio centrale, contraria all'inchiesta, osserva che qualunque sia l'opinione, originaria o dovuta all'esperienza, relativamente alle convenzioni del 1885, sia quella, per esempio, risolutamente contraria dell'onorevole senatore Perazzi, o l'altra assai più mite di chi scrive, quelle convenzioni sono contratti, e come tali non possono modificarsi per volontà di una sola delle parti. È possibile, anzi è probabile, considerando le dichiarazioni sopra riferite, che il consenso a modificare quei contratti esista o possa esistere; ma a che pro un'inchiesta per modificare d'accordo alcuni patti di un contratto?

Le condizioni del servizio ferroviario in Italia, quando fu decretata l'inchiesta del 1878, erano completamente differenti dalle attuali. Pei riscatti avvenuti, alle Società dell'Alta Italia, Romane, ecc., era subentrato lo Stato; ferveva allora la lotta fra i fautori dell'esercizio dello Stato e coloro i quali l'osteggiavano; l'inchiesta doveva allora raccogliere elementi per risolvere l'importante problema, ma ancora più doveva rivolgere le proprie indagini sulle condizioni delle nostre ferrovie, sul materiale fisso e mobile, sulle stazioni, sui commerci, le direzioni di essi, ecc. Ma oggi queste cognizioni sono facili e possibili a chiunque si interessi della materia; e se lacune esistono, non è d'uopo di inchieste per indicarle.

Ma, si dirà dagli onorevoli iniziatori dell'inchiesta, e direbbero giustamente, noi abbiamo rinunciato al primitivo progetto per ottenere che in un modo qualsiasi si faccia una inchiesta, fiduciosi che essa condurrà a giustificare il nostro concetto originale.

La Relazione della Commissione alla Camera dei Deputati incomincia con queste parole: « Il dissidio fra il personale ferroviario e le Società esercenti le tre grandi reti ferroviarie, che sorse a poco a poco e si fece in questi ultimi tempi così acuto, ha la sua causa nelle convenzioni del 1885 ».

Dopo questo aforismo, quale ragione di una inchiesta? Ma, supponendo che la parola abbia oltrepassato il pensiero, esaminiamo se e fin dove le citate convenzioni potevano e possano essere causa del dissidio fra Società e personale ferroviario.

Innanzi tutto necessita distinguere questo personale in due categorie, l'una composta di quel personale già addetto alle Società precedenti e che all'atto delle convenzioni passò alla dipendenza delle nuove Società, l'altra del personale assunto in servizio direttamente da queste Società di mano in mano che se ne presentava il bisogno.

Ora, pel personale della prima categoria le convenzioni impongono alle Società condizioni chiare e precise, stabilendo i diritti del personale rispetto ad esse.

E per quanto trattisi di cose notissime, non crediamo fuori di luogo, visto lo stato presente della questione, il ricordare il testo di quelle condizioni, quali risultano dagli art. 103 dei capitolati per le reti Mediterranea ed Adriatica e dall'art. 98 del capitolato per la rete Sicula.

Art. 103. il Governo consegnerà l'elenco di tutto il personale in attività di servizio presso le cessanti Amministrazioni ferroviarie il giorno del cominciamento del contratto, colla indicazione del grado, dell'anzianità e degli stipendi.

« Il concessionario accetterà in servizio gli impiegati componenti detto personale, che verrà dalla Commissione di ripartizione, di cui all'art. 8 del contratto, assegnato alla sua rete, e ne regolerà la qualifica e lo stipendio in base alle classificazioni d'organico che saranno da esso stabilite, avuto riguardo alla natura ed importanza delle funzioni esercitate, ed a parità di merito, all'anzianità che ciascuno ha nell'ultimo suo grado.

« Se i nuovi ordinamenti portassero per alcuni degli impiegati una riduzione di stipendio, sarà conservato agli impiegati medesimi, oltre il nuovo stipendio, la differenza a titolo di assegno personale, che rimarrà sottoposto alla ritenuta per la Cassa pensioni.

« Il primo ruolo organico, applicato al personale esistente, dovrà, prima della sua attuazione, essere comunicato al Governo, il quale dovrà constatare se il ruolo medesimo è compilato in conformità alle prescrizioni del prepresente capitolato.

« Il concessionario, con un regolamento che sarà, prima della sua attuazione, comunicato al Governo, il quale dovrà constatare se in esso siano rispettati i patti del presente capitolato, determinerà le norme per l'avanzamento, le sospensioni e le dispense dal servizio degli impiegati ».

Furono tutte queste condizioni attuate nei modi e nei termini prescritti? Non vorremmo affermarlo; ma se ciò fu conseguenza di dispareri di interpretazione e fors'anco di mancata energia, tutto è noto senza inchiesta, ed il relatore, alla Camera dei Deputati, lo dimostrò pel primo, scrivendo i capitoli 3° e 4° del suo lavoro.

Infine, il personale ferroviario, seguendo l'esempio di qualunque cittadino che si crede leso nei proprii diritti, si è rivolto ai tribunali per ottenere giustizia. Si dice che nella maggior parte dei casi le liti volsero a male per le Società esercenti; ed in altre parole, che queste non adempiono in tutti i casi i patti stabiliti. Come il Governo rimane inoperoso davanti a questa infrazione dei contratti? Come non vede che l'inchiesta proposta altro non è e non può essere che una inchiesta sul suo operato?

Rispetto al personale ferroviario della seconda categoria, dovrebbe ritenersi opinione comune che esso, allorquando chiede di essere assunto in servizio presso una delle Società esercenti, ha conoscenza dei doveri e dei diritti della desiderata posizione, come avviene per qualunque cittadino che aspiri ad entrare in un'industria od in un'Amministrazione. Ma pur troppo il finire di due secoli successivi mostra questo singolare contrasto, che, mentre il primo distrugge i privilegi, il secondo tenta crearne dei nuovi, e pur troppo ancora questo tentativo non è a vantaggio delle classi laboriose.

Premesse queste brevi considerazioni, l'Ufficio centrale, nella sua maggioranza, vi esorta, signori senatori, a non dare voto favorevole al presente disegno di legge.

Addì 20 luglio 1896.

F. Brioschi, *relatore.*

Vedasi a pagina 486 la Relazione ministeriale ed il Decreto Reale per la Commissione d'inchiesta.

LE FERROVIE DEL MONDO

Sviluppo della rete ferroviaria del mondo, dalla fine dell'anno 1890 alla fine del 1894 e proporzione della lunghezza delle linee alla superficie ed alla popolazione di ciascun paese (*).

Numero d'ordine	PAESI	LUNGHEZZA ESERCITATA al 31 dicembre dell'anno					AUMENTO nel quinquennio 1890-1894		Superficie (chilometri quadrati)	Migliaia di abitanti	Lunghezza esercitata	
		1890	1891	1892	1893	1894	Totale	Per cento			per 100 chilom. quad.	per 10,000 abitanti
	I. — *Europa.*	CHILOMETRI					CHILOMETRI		CIFRE ROTONDE			
1	Germania: Prussia	25,464	25,801	26,187	26,505	26,858	1,394	5.5	348,400	31,230	7.7	8.6
	Germania: Baviera	5,568	5,659	5,787	5,883	5,979	411	7.4	75,900	5,744	7.9	10.4
	Germania: Sassonia	2,488	2,499	2,549	2,618	2,627	139	5.6	15,000	3,724	17.5	7.1
	Germania: Wuttemberg	1,517	1,532	1,557	1,581	1,595	78	5 1	19,500	2,060	8.2	7.7
	Germania: Baden	1,562	1,583	1,609	1,678	1,713	151	9.7	15,100	1,695	11.3	10.1
	Germania: Alsazia Lorena	1,507	1,570	1,618	1,623	1,623	116	7.7	14,500	1,620	11.2	10.0
	Germania: Altri Stati	4,763	4,780	4,870	4,954	5,067	304	6.4	52,100	5,297	9.7	9.7
	Totale per la Germania	42,869	43,424	44,177	44,842	45,462	2,593	6 0	540,500	51,370	8.4	8.9
2	Austria e Ungheria (compresa la Bosnia	27,015	28,066	28,425	29,160	30,038	3,023	11.2	676,700	43,456	4.4	6.9
3	Gran Bretagna e Irlanda	32,297	32,487	32,703	33,219	33,641	1,844	4 2	314,600	39,134	10.7	8.6
4	Francia	36,672	37,723	38,423	39,357	39,979	3,307	9.0	536,400	38,343	7.5	10.4
5	Russia e Finlandia	30,957	35,071	31,645	33,478	35,560	4,603	14.9	5,390,000	100,239	0.7	3.5
6	Italia	12,855	13,139	13,673	14,184	14,626	1,771	13.8	286,600	31,234	5.1	4.7
7	Belgio	5,263	5,307	5,343	5,473	5,545	282	5.3	29,500	6,342	18.8	8.8
8	Paesi Bassi e Lussemburgo	3,061	3,079	3,079	3,096	3,102	41	1.3	35,600	5,008	8.7	6.2
9	Svizzera	3,199	3,279	3,350	3,415	3,477	278	8.7	41,400	2,974	8.4	11.7
10	Spagna	9,878	10,255	10,874	11,435	12,147	2,269	23.0	514,000	17,674	2.4	6.9
11	Portogallo	2,125	2,293	2,293	2,340	2,340	215	10.1	92,600	5,102	2 5	4.6
12	Danimarca	1,986	2,008	2,087	2,195	2,267	281	14.2	39,400	2,300	5 8	9.8
13	Norvegia	1,562	1,562	1,562	1,611	1,726	164	10 5	322,300	2,000	0.5	8.6
14	Svezia	8,018	8,279	8,461	8,782	9,234	1,216	15.1	450,600	4,873	9.1	19.0
15	Serbia	540	540	540	540	540	»	»	48,600	2,283	1.1	2.4
16	Rumania	2,493	2,489	2,557	2,573	2,581	88	3.5	131,000	5,406	2 0	4.8
17	Grecia	776	915	915	915	915	139	17.9	65,100	2,187	1.4	4.2
18	Turchia d'Europa, Bulgaria e Rumelia	1,765	1,769	1,818	1,818	2,010	245	13.9	272,500	9,000	0.7	2.2
19	Malta, Jersy, Man	110	110	110	110	110	»	»	1,100	325	»	»
	Totale per l'Europa	223,441	227,795	232,035	238,543	245,300	21,859	9.8	9,788,500	369,250	2.5	6.6
	II. — *Asia.*											
20	Indie Inglesi	26,299	27,713	28,494	29,606	30,220	3,921	14.9	5,143,100	290,593	0.6	1.0
21	Ceylan	308	308	308	308	436	128	41.6	65,700	3,175	0.7	1.4
22	Asia Minore	853	978	1,591	1,667	1,770	917	107.5	1,778,200	15,478	0.1	1.1
23	Transcaspiana	1,433	1,433	1,433	1,433	1,433	»	»	554,900	700	0.3	20.5
24	Siberia	»	»	»	108	1,618	1,618	»	12,518,500	4 783	»	3.4
25	Persia	30	54	54	54	54	24	»	1,645,000	9,000	»	»
26	Indie Neerlandesi	1,361	1,541	1,720	1,863	1,950	589	43.3	599,000	27,172	0.3	0.7
27	Giappone	2,333	2,773	3,020	3,247	3,600	1.267	54.3	382,400	41,388	0.9	0.9
28	Indie Portoghesi	54	82	82	82	82	28	51.9	3,700	572	2.2	1.4
29	Malesia	100	140	140	140	140	40	»	86,200	719	0.2	2.0
30	China	200	200	200	200	200	»	»	11,115,600	360,250	»	»
31	Siam	»	»	»	26	144	144	»	633,000	5,000	»	»
32	Cocincina, Pondichèri, Tonchino e Malacca	201	219	229	261	323	122	60.7	»	»	»	»
	Totale per l'Asia	33,172	35,441	37,271	38,995	41,970	8,798	26.5	»	»	»	»

(*) Dall'*Archiv fur Eisenbahnwesen* togliamo questi dati statistici importanti e, sopratutto, assai precisi i quali serviranno a rettificare le molte e spesso errate notizie che si leggono in giornali, talvolta anche tecnici, intorno alla situazione ferroviaria del mondo.

Numero d'ordine	PAESI	Lunghezza esercitata al 31 dicembre dell'anno 1890	1891	1892	1893	1894	Aumento nel quinquennio 1890-1894 Totale	Per cento	Superficie (chilometri quadrati)	Migliaia di abitanti	Lunghezza esercitata per 100 chilom. quad.	per 10,000 abitanti
	III. — America.	chilometri					chilometri		chilometri quadrati			
33	Stati Uniti d'America. .	268,469	274,551	281,228	286,183	288,460	20,051	7 5	7,752,800	68,275	3 7	42.3
34	Canadà	21,329	22,540	23,472	24,650	25,371	4,042	19,0	8,952,000	4,942	0 3	51 4
35	Terranova	180	180	386	475	595	415	230.6	108,800	207	0 6	28 7
36	Messico	9,718	10,515	11,081	11,057	11,249	1,531	15.8	1 946,300	11,643	0 6	9.7
37	America Centr. (Guatemala Salvador, Costa Rica, Nicaragna, Honduras).	1,000	1,000	1,000	1,000	1,000	»	»	449,600	3,248	0.2	3 1
38	Stati Uniti della Colombia	380	388	420	420	452	72	18.9	1,203,100	3,920	0.0	1.2
39	Cuba	1,731	1,731	1,731	1,731	1,731	»	»	118,800	1,632	1 5	10 6
40	Venezuela	800	800	800	950	1,020	220	27 5	1,013,900	2,324	0 1	4.4
41	Repubbl. Domenicana. . .	115	115	115	115	115	»	»	48,600	504	0.2	2 3
42	Brasile (Stati Uniti del)	9,500	10 281	11,477	12,000	12,064	2,564	27 0	8,361,400	14 602	0 1	8.3
43	Repubblica Argentina. .	10,244	12,353	12,994	13,450	13,961	3,717	36 3	2,894,300	4,531	0.5	30 8
44	Paraguay.	240	253	253	253	253	13	5 4	253,100	460	0.1	5.5
45	Uruguay	1,127	1,595	1,700	1,800	1,800	673	59.7	178,700	748	1.0	24.1
46	Chilì	3,100	3,100	3 100	3,100	3,166	66	2.1	776,000	3,414	0.4	9 3
47	Perù	1,667	1,667	1,667	1,667	1,667	791	»	1,137,000	2 980	0 1	5.6
48	Bolivia	209	400	920	955	1,000	»	»	1,334,200	2,443	0.1	4.1
49	Equatore	300	300	300	300	300	»	»	299,600	1,505	0.1	2 0
50	Guiana Inglese. . . .	35	35	35	35	35	»	»	229,600	271	»	1 3
51	Giamaica, Barbada, Trinità, Martinica, Porto-Rico, ecc.	492	526	535	710	736	244	49,6	»	»	»	»
	Totale per l'America . .	330,576	342,330	353,214	360,842	364,975	34,399	10.4	»	»	»	»
	IV. — Africa.											
52	Egitto.	1,547	1,547	1,617	1,739	2,027	480	31.0	994,300	6,848	0 2	3.0
53	Algeria e Tunisi . . .	3,105	3,149	3,193	3,193	3,266	161	5 2	897,400	5,675	0.4	5 8
54	Colonie del Capo . . .	3,326	3,326	3,926	3,927	3,927	601	18 1	583,400	1,711	0.7	22.9
55	Natale.	546	550	643	643	643	97	17 8	42,900	544	1.5	11,8
56	Repubblica Sud-Africana.	120	201	312	677	990	870	725.0	308,600	773	0 3	12 7
57	Orange	237	759	900	1 000	1,000	763	322 0	131,100	208	0.8	48.1
58	Maurizio, Riunione, Senegal, Angola, Mozambico	910	964	1,080	1,200	1,250	340	37.4	»	»	»	»
	Totale per l'Africa . .	9,791	10,496	11 671	12,379	13,103	3,312	33.8	»	»	»	»
	V. — Australia.											
59	Nuova Zelanda	3,147	3,232	3,232	3,381	3,478	331	10 5	270,600	686	1 3	50.7
60	Vittoria	4 325	4,501	4,699	4,787	4,943	618	14.3	227,600	1,179	2.2	41.9
61	Nuova Galles del Sud .	3,641	3 641	3,862	4,097	4,200	559	15 4	805,700	1,251	0.5	33 6
62	Australia meridionale .	2,854	2,928	2,933	2,933	3,026	172	6.0	2,340,600	352	0 1	86.0
63	Queensland	3,446	3,706	3,786	3,828	3,828	382	11.1	1,731,400	415	0.2	86.0
64	Tasmania.	643	683	752	752	763	120	18.7	67,900	158	1.1	48.3
65	Australia occidentale . .	810	1,048	1,048	1,331	1,850	1,049	131.0	2,745,400	82	0 1	225.6
66	Hawai.	90	90	90	90	114	24	26.7	16,900	98	0.7	11.6
	Totale per l'Australia .	18,947	19,829	20,402	21,199	22,202	3,255	17.2	8,206,100	4,251	0,3	52 2
	RICAPITOLAZIONE.											
I	Europa	223,441	227,795	232,035	238,543	245,300	21,859	9.8	9,788,500	369,250	2.5	6.6
II	Asia	33,172	35,441	37,271	38,995	41,970	8,798	26 5	»	»	»	»
III	America	330,576	342,330	353,214	360,842	364,975	34,399	10.4	»	»	»	»
IV	Africa.	9,791	10,496	11,671	12,379	13,103	3,312	33.8	»	»	»	»
V	Australia.	18,947	19,829	20,402	21,199	22,202	3,255	17.2	8,206,100	4,251	0.3	52 2
	Totale per tutto il mondo	615,927	635,891	654,593	671,958	687,5[illegible]0	71,623	11.6	»	»	»	»

RELAZIONE MINISTERIALE E DECRETO REALE
per l'Inchiesta Ferroviaria

Sire,

« Le condizioni del personale ferroviario formarono oggetto di sollecitudine al Governo e al Parlamento sino da quando furono concluse le Convenzioni del 1885.

« In favore suo furono dettate le norme contenute negli articoli 35 e 103 dei capitoli con la Mediterranea e l'Adriatica, e negli articoli 31 e 98 pel capitolato con la Sicula. Circa l'osservanza di tali norme furono però frequentemente presentati dei reclami e, dal 1885 ad oggi, non poche volte ebbe l'Autorità giudiziaria ed anche il Parlamento ad occuparsene.

« I reclami divennero in questi ultimi tempi più numerosi ed insistenti, tanto che su proposta di parecchi deputati, la Camera, nella tornata del 4 luglio, votò di procedere ad un'inchiesta parlamentare sul servizio ferroviario, comprendendovi le indagini sulle relazioni tra le Società e il personale. Senonchè la Camera sospese i lavori prima che la legge fosse discussa dall'altro ramo del Parlamento, e non potè quindi designare i deputati che dovevano far parte della Commissione.

« Così l'inchiesta parlamentare divenne d'impossibile attuazione fino alla ripresa dei lavori della Camera.

« Il Senato poi, cui la proposta fu presentata, deliberò di sospenderne la discussione coll'intendimento di lasciare al Governo la libertà di provvedere esso a quella parte di inchiesta che fosse da lui reputata di maggior urgenza.

« Giunte a questo punto le cose, il Governo ritiene sia suo dovere di accertare se i rapporti fra le Società ed i loro funzionari si svolgano in modo normale; se siano i regolamenti osservati, e osservati i reciproci diritti e doveri anche in relazione alle esigenze del pubblico servizio per consigliare se e quali provvedimenti siano opportuni onde far cessare il dissidio fra le Società ed il loro personale.

« L'indagine da farsi è grave ed è opportuno sia eseguita colla possibile sollecitudine da una Commissione di persone autorevoli che dieno affidamento della più scrupolosa imparzialità. A tal fine il riferente, in seguito anche al conforme avviso del Consiglio dei ministri, si onora di sottoporre all'Augusta firma della M. V. l'unito decreto col quale è istituita la Commissione per procedere a questa inchiesta e riferire sui suoi risultati nel termine di quattro mesi ».

Con Decreto Reale in data 30 luglio u. s. sulla proposta del Ministro dei Lavori Pubblici, on. Prinetti, sentito il Consiglio dei Ministri, è istituita la Commissione incaricata di procedere all'inchiesta per riconoscere in qual modo siensi svolti dal 1885 ad oggi i rapporti tra le Società esercenti le Strade ferrate delle Reti Mediterranea, Adriatica e Sicula e il loro personale, sia sotto l'aspetto dei reciproci diritti e doveri quali risultano dai patti contrattuali, sia sotto quello del pubblico servizio.

La Commissione componesi di: Gagliardo Lazzaro, senatore, presidente; dei senatori Lampertico e Robecchi, dei deputati Borsarelli, Giusso, Sacchi, Rossi-Milano, Pompily, dei consiglieri di Stato Bonfadini, De Cupis, dei presidenti delle Camere di Commercio di Torino e di Firenze, e di Tedesco, segretario.

La Commissione riferirà nel termine di 4 mesi il risultato delle sue indagini insieme alle proposte che reputasse opportuno di fare.

La Commissione d'inchiesta ferroviaria si riunirà il 16 agosto.

INFORMAZIONI PARTICOLARI
DEL *MONITORE*

Le Ferrovie del Mediterraneo
per l'Esposizione di Torino nel 1898.

Il Comitato d'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo nella sua adunanza tenutasi il giorno 31 luglio u. s. volendo concorrere anche da parte sua al buon esito della Esposizione Nazionale che si terrà nel 1898 in Torino, ha approvata la spesa di L. 37,000 occorrente per l'impianto di un binario di raccordo fra il Valentino, località scelta per la detta Esposizione, e la stazione di P. N.

><

Conferenza contro i furti in ferrovia.

Il giorno 4 corrente si riunirà presso la Direzione dei Trasporti della Rete Adriatica in Bologna una Conferenza alla quale prenderanno parte vari delegati, sia di quella Società come della Rete Mediterranea per esaminare la questione dei furti nelle merci e nei bagagli consegnati alla ferrovia e studiare e proporre i mezzi più adatti per eliminare il grave inconveniente in quanto esso sia attribuibile al personale ferroviario.

Sappiamo che anche l'ex-Ministro dei LL. PP. on. Perazzi, incoraggiò vivamente tali studî.

><

Giurisprudenza ferroviaria. — Personale.

In una causa promossa contro la Mediterranea da certo Rossi Venceslao per preteso arbitrario collocamento a riposo, la Corte d'Appello di Milano con sentenza 7-14 giugno 1895, confermata poi anche dalla Corte di Cassazione di Torino, nel respingere le pretese del Rossi medesimo, ebbe a sancire fra l'altro questi tre importantissimi principii:

1° Che per l'articolo 103 del Capitolato d'esercizio i regolamenti emanati dalla Mediterranea sono obbligatori per tutti gli agenti in servizio, senza distinzione fra quelli direttamente assunti da essa Mediterranea e quelli provenienti dalle cessate Amministrazioni ferroviarie;

2° Che all'ammissione di una perizia giudiziale per giudicare intorno alle visite mediche sociali, ostano gli articoli 17, 18 e 19 del Regolamento sanitario, determinanti (in relazione agli accertamenti sanitari) i patti del contratto di locazione d'opera fra la Società ed i suoi agenti;

3° Che non è punto necessario, a termini del contratto, che i certificati medici, in base ai quali viene decretato il collocamento in quiescenza di un agente, siano motivati.

><

Progetto d'un binario d'allacciamento
del porto di Civitavecchia alla stazione ferroviaria.

Sappiamo che la Direzione generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo, in seguito ad invito ricevuto dal R. Ispettorato Generale delle Ferrovie, ha disposto perchè venga compilato il progetto di esecuzione del binario di allacciamento del porto di Civitavecchia a quella stazione ferroviaria, secondo il piano di massima concordato fra i rappresentanti delle diverse Amministrazioni interessate col verbale del 27 marzo 1895.

><

Navigazione sul lago di Garda.

(*Progetto di lavori nel cantiere di Peschiera*).

Siamo informati che l'Impresa di Navigazione sul Lago di Garda ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici il progetto per l'impianto di uno scalo di aleggio e per migliorie della tettoia e dei fabbricati nel cantiere di Peschiera. La spesa preventivata per la esecuzione delle opere ammonta a L. 47,284, oltre a L. 4750.21, per adattamento e riparazione ai locali ed alle officine.

><

Commissione per la sistemazione dei torrenti.

Con Decreto del Ministero dei Lavori Pubblici, in data del 22 luglio 1896 il sig. cav. Alfonso Grandino, Ispettore Forestale a Caserta, è stato nominato Membro della Commissione locale permanente per la sistemazione dei torrenti del VII Compartimento del Genio Civile (Napoli) in sostituzione del signor cav. Vincenzo Adinolfi.

><

Ferrovie dell'Adriatico.

(*Biglietti di andata e ritorno*).

L'Adriatica, nello intento di sviluppare maggiormente il movimento dei viaggiatori sulla linea Milano-Colico-Bellano, di accordo colla Mediterranea ha proposto al R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate di istituire in via di esperimento biglietti festivi di andata e ritorno delle tre classi, con riduzione speciale, in partenza dalla stazione di Milano per quelle di Arcare, Cernusco Merate, Calolzio, Maggianico, Mandella, Varenna e Bellano.

(*Progetti, preventivi, ecc. presentati all'approvazione governativa*).

La Direzione generale delle Strade Ferrate Meridionali ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici:

1. La proposta dei lavori occorrenti per sistemare il bacino montano del rio Fortin nella stazione di Pontebba, nella stazione da *Udine* a *Pontebba*. La spesa occorrente per eseguire i lavori considerati in progetto ammonta a L. 43,300;

2. La proposta per ricostruire la cappa nel ponte sul rio Casio al km. 12.352.02-12.386.98 dal bivio Reno della linea *Bologna-Pistoia*. La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 1150;

3. Il preventivo della spesa di L. 3407.75 occorrente per provvedere alla sistemazione delle condotte di vapore nelle *Officine di Firenze;*

4. La proposta modificata per la costruzione di N. 11 forni da pane presso ad altrettante case cantoniere del tronco Macerata-San Severino, nella linea da *Macerata* ad *Albacina*. Spesa preventivata L. 2800;

5. Il progetto per l'impianto di N. 3 bitte di ormeggio a colonna di ghisa, sulla banchina del canale Scourenzera, nella *stazione marittima di Venezia;*

6. La proposta per estendere la illuminazione a gaz alla rimessa, locali annessi, officine e piazzali del deposito locomotive nella stazione di *Verona-Porta Vescovo,* con annesso preventivo di L. 2400;

7. La proposta per la costruzione di un ponticello della luce di m. 2 attraverso la strada nazionale degli Abruzzi, nel tronco Cansano-Isernia, della linea *Solmona-Isernia,* in corrispondenza al km. 71.581.38;

8. La proposta per sottomurare un tratto della briglia a valle, il quarto di cono e l'attiguo muro di sostegno sottocorrente a destra del ponte detto del Diavolo, sul Reno, al km. 60.319 dal bivio Reno, sulla linea *Bologna-Pistoia.* La spesa all'uopo preventivata ammonta a lire 5000.

><

Ferrovie del Mediterraneo.

(*Progetti, preventivi, ecc., presentati all'approvazione governativa*).

L'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha sottoposto alla approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici:

1. Il progetto dei lavori di sistemazione di N. 82 ponticelli a travata metallica, della portata compresa fra m. 0.80 e m. 3, fra le stazioni di Trebisacce e di Saline, lungo la linea da *Taranto a Reggio.* La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 36,000, ed alla esecuzione delle opere si propone di provvedere in economia;

2. La proposta di lavori di consolidamento del volto sul Rio Cogliane alla progressiva chilometrica 59.750.05 della linea *Torino-Modane*, fra le stazioni di Chiomonte e di Salbertrand, con annesso preventivo di spesa di L. 900;

3. Il preventivo della spesa di L. 1850 occorrente per la sistemazione degli scoli del piano di Arcola, in ordine alla sentenza del 15 luglio 1890 del Tribunale di Sarzana;

4. La proposta per la sostituzione di un verricello a doppia velocità all'attuale verricello planetario della gru da pesi da tre tonnellate, tipo ex-Alta Italia, nella stazione di Romagnano, lungo la linea da *Novara a Varallo.* La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 1080;

5. Il preventivo della spesa di L. 890 occorrente per provvedere alla costruzione di un cortiletto e di un locale coperto annesso alla lampisteria della *stazione centrale di Pisa;*

6. Il progetto dei lavori di rialzamento del fabbricato ad uso di dormitorio annesso alla rimessa delle locomotive, in stazione di Sapri, lungo la ferrovia da *Battipaglia a Castrocucco*, con annesso preventivo di spesa di L. 4000;

7. La proposta dei lavori occorrenti per la costruzione di due passatoie attraverso i binari della stazione di Nizza-Monferrato, lungo la linea da *Cantalupo a Cavallermaggiore;*

8. La proposta per la sistemazione dei binari e scambi del Bivio Vallino, ed allacciamento ad un nuovo apparato centrale della comunicazione che dal parco vetture immette al binario di arrivo in stazione di *Torino-Porta Nuova.* La spesa necessaria per la esecuzione del lavoro ammonta a L. 33,900 oltre a L. 3240 per materiale metallico di armamento;

9. Il preventivo della spesa di L. 5000 occorrente per provvedere alla riparazione dei tetti di fabbricati di stazioni, case cantoniere e garette in muratura fra le stazioni di Grosseto e di Cecina, lungo la ferrovia da *Roma a Pisa*, in seguito a danni causati da uragani;

10. Il contratto stipulato colla Ditta Bertoldo Kolher di Savona, per l'appalto dei lavori di completamento delle impalcature metalliche sul tronco Ornavasso-Domodossola, nella ferrovia da *Gozzano a Domodossola.*

><

Ferrovie della Sicilia.

(*Progetti, preventivi, ecc., presentati all'approvazione governativa*).

La Direzione generale delle Strade Ferrate della Sicilia ha sottoposto alla superiore approvazione i progetti seguenti:

1. Il progetto dei lavori occorrenti per provvedere all'allacciamento di nuove acque alla presa che alimenta

il rifornitore della stazione di Valledolmo, lungo la linea da *Roccapalomba* a *Santa Caterina*. La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 12,085.40; e l'approvazione del progetto dovrebbe valere anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le espropriazioni;

2. Il progetto dei lavori per il rinforzo dell'armamento, di secondo tipo complementare, sul tronco Siracusa-Noto nella ferrovia da *Siracusa* a *Licata*. La spesa preventivata per la esecuzione delle opere, alle quali si provvederà in economia, ammonta a L. 35,402.08, ivi compreso il valore del materiale metallico di armamento;

3. Il progetto dei lavori occorrenti per il completamento dei binari e dei meccanismi fissi e relative chiusure nelle officine della *stazione centrale di Palermo*. Alla esecuzione delle opere, il cui importo è preventivato in L. 22,575, si provvederà in parte mediante cottimi da aggiudicarsi a trattativa privata, ed in parte in economia;

4. Il progetto completo delle opere relative all'approdo dei ferry-boats al *porto di Reggio*. L'importo complessivo dei lavori ascende a L. 289,880, nella quale somma è compreso l'importo del materiale metallico di armamento per L. 20,545.20.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato, in sue recenti adunanze, ha dato il suo parere sui seguenti affari riguardanti il servizio delle ferrovie:

1. Sugli atti di liquidazione e di collaudo dei lavori appaltati a cura della Società per le Strade Ferrate Meridionali alla Impresa Corvino per il consolidamento dei viadotti Fontana, Quercia e Peschito, lungo la ferrovia da Roma a Napoli;

2. Sulla vertenza sorta fra l'Amministrazione ferroviaria e la Impresa Locatelli in ordine a maggiori compensi pei lavori di costruzione di un muro di sostegno e di cunetta, fra i chilom. 402.078 e 402.956 della ferrovia da Taranto a Reggio di Calabria;

3. Su di un atto di transazione concordato dalla Amministrazione governativa colla Impresa Vanzi assuntrice di lavori in terra e murarî occorsi per la costruzione di un ponte a travata metallica sul nuovo alveo del torrente Candelaro, lungo la ferrovia da Foggia a Manfredonia;

4. Sugli atti di collaudo e di liquidazione definitiva dei lavori di ampliamento della stazione di Asti, in dipendenza dell'innesto nella medesima della linea Genova-Ovada-Asti, eseguiti dalla Impresa Angelo Carroggio;

5. Su di un progetto presentato dalla Direzione Generale delle Ferrovie Meridionali per lavori di consolidamento a valle del ponticello al chilom. 70.575 della ferrovia Pescara-Aquila, con annesso preventivo di spesa di L. 2.800. Il Consiglio ha ritenuto che il progetto possa approvarsi anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le espropriazioni.

Il Consiglio di Stato ha poi ritenuto che anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le espropriazioni possa essere approvato un progetto della Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo riguardante i lavori di rialzo dell'argine sinistro e del muro di difesa contro il Turbolo al chilometro 40.407 della ferrovia da Sibari a Cosenza.

><

Ferrovie dell'Adriatico.

Prospetto del materiale mobile in servizio ed in costruzione al 30 giugno 1896 sulla Rete Adriatica:

Specificazione del materiale mobile		Materiale mobile In servizio	In costruz.	Totale
I. *Locomotive:*				
a ruote libere	N.	48	—	48
a quattro ruote accoppiate:				
con avantreno girevole	»	144	—	144
con un asse portante	»	280	—	280
a sei ruote accoppiate	»	425	—	425
a otto ruote accoppiate	»	111	—	111
locomotive-*tenders* per servizio dei treni:				
a quattro ruote accoppiate	»	11	—	11
a sei ruote accoppiate	»	79	—	79
locomotive-*tenders* per manovre	»	11	—	11
carrozze a vapore (Belpaire)	»	2	—	2
Totale locomotive	N.	1111	—	1111

Proporzione per ogni chilometro di strada: in servizio 0.187; totale 0.187.

Specificazione del materiale mobile		In servizio	In costruz.	Totale
II. *Carrozze:* (per servizio ordinario):				
di lusso, saloni e break e con letti	N.	51	—	51
di 1ª classe	»	340	—	340
di 2ª classe	»	503	—	503
miste di 1ª e 2ª classe	»	511	—	511
di 3ª classe e cellulari	»	1460	60	1520
miste di 2ª e 3ª classe	»	7	—	7
miste di 1ª, 2ª e 3ª classe	»	—	—	—
di 4ª classe	»	10	—	10
di 2ª e 3ª classe con compartimento per la posta	»	72	—	72
(per servizi economici):				
di 1ª classe	»	7	—	7
di 2ª classe	»	7	—	7
miste di 1ª e 2ª classe e di 1ª, 2ª e 3ª classe	»	16	—	16
di 3ª classe	»	174	—	174
Totale carrozze	N.	3158	60	3218

Proporzione per ogni chilometro di strada: in servizio 0.532; in costruzione 0.010; totale 0.542.

Specificazione del materiale mobile		In servizio	In costruz.	Totale
III. *Bagagliai:*				
ordinari	N.	611	—	611
con compartim. per la posta	»	54	8	62
Totale bagagliai	N.	665	8	673

Proporzione per ogni chilometro di strada: in servizio 0.112; in costruzione 0.001; totale 0.113.

Specificazione del materiale mobile		In servizio	In costruz.	Totale
IV. *Carri:*				
scuderia S	N.	80	—	80
per piccolo bestiame P, Po	»	118	—	118
per merci e best., cop. F, Fe, G e Q	»	11570	—	11570
per merci, scoperti:				
» a sponde alte M, Mz, M	»	4252	34	4286
a sponde basse V Vl e Vt.	»	2698	—	2698
id. id. con bilico VB	»	856	—	856
id. id. senza sponde VS e O	»	160	—	160
cisterna per liquidi (acqua, vino, petrolio, ecc.) L, Lp, Le.	»	257	—	257
per terra e ghiaia Tp, Lg, X	»	498	—	498
spazzaneve Z	»	26	—	26
con sagoma per visita gallerie YYi	»	5	—	5
con grue	»	—	—	—
diversi P, M	»	12	—	12
Totale carri	N.	20532	34	20566

Proporzione per ogni chilometro di strada: in servizio 3.453; in costruzione 0.005; totale 3.458.

><

Tariffe ferroviarie italiane.

È in corso il decreto del Ministro dei Lavori Pubblici e di quello di Agricoltura, Industria e Commercio col quale viene approvata la ristampa della nomenclatura e della classificazione delle merci per la tariffa interna della rete sicula, con le modificazioni ed aggiunte indicate nel progetto all'uopo presentato dalla Amministrazione di quelle ferrovie.

—

La Mediterranea ha presentato con parere favorevole al Ministero dei Lavori Pubblici, una istanza della Ditta Fratelli Pagni di Cecina intesa ad ottenere facilitazioni di prezzi pei trasporti di mattoni da effettuarsi a carro completo da Cecina a Portovecchio, dietro vincolo nella Ditta di un traffico minimo annuale di 1200 tonnellate.

—

L'Adriatica, nello intento di agevolare i trasporti di legname per doghe in partenza da Aversa ha ritenuto opportuno di accogliere favorevolmente la domanda ad essa presentata da alcuni commercianti di Marani di Napoli per ottenere l'estensione alla stazione di Aversa della tariffa locale N. 210, serie B.

—

La Mediterranea ha presentato con parere favorevole al R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate una domanda della Società delle olierie e saponerie meridionali di Bari, per ottenere la rinnovazione per un altro anno — a cominciare dal 16 settembre p. v. — ed alle stesse condizioni vigenti, della concessione di cui fruisce per i suoi trasporti di sansa vergine a vagone completo in partenza da qualsiasi stazione della Rete Mediterranea ed in destinazione di Bari, percorrenti almeno 44 chilometri su linee di quell'Amministrazione.

—

Il Ministero del Tesoro, d'accordo con quello delle Finanze, ha dato la sua approvazione:

1. Alla proposta di rinnovazione per un altro anno, a partire dal 1° giugno p. p. della concessione fatta alla Ditta Maraini, per i suoi trasporti di melassi, residui liquidi neri provenienti dalla lavorazione delle barbabietole nelle raffinerie degli zuccheri, che essa effettua da Savigliano a Rieti e viceversa;

2. Alla proposta di rinnovazione per un altro anno ed alle medesime condizioni di prima, della concessione fatta alla Società per la fabbricazione delle calci e dei cementi di Casale Monferrato, per i suoi trasporti di cemento da Roma ed oltre;

3. Alla proposta presentata dall'Adriatica per la concessione a favore della Ditta Badiali, proprietaria di una fornace Hoffmann a Lavezzola, dei prezzi della tariffa locale N. 212, contro obbligo nella Ditta di un traffico minimo annuale di 1000 tonnellate di laterizi a Ravenna;

4. Alla rinnovazione per un altro anno ed alle stesse condizioni della concessione di cui gode la Ditta Fratelli Pontara, per i suoi trasporti di legname da Brixen a Badia e da Stazioni al sud di Brixen, pure a Badia.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Mestre-Bassano. — Giorni sono alla Prefettura di Venezia si tenne la seduta per la costruzione della ferrovia Mestre-Bassano. Intervennero il prefetto, il sindaco di Venezia, i deputati Tiepolo e Tecchio, il presidente e il vice-presidente della Camera di commercio e le rappresentanze dei Comuni interessati. In seguito a osservazioni del Ministro dei Lavori Pubblici, e dopo discussione, si stabilì di approvare la maggiore spesa accettando più che sia possibile le osservazioni fatte al progetto.

Ferrovia Trieste-Venezia. — Dai giornali di Trieste togliamo la seguente notizia che viene a completare quella data dal *Monitore* nel numero scorso circa la direttissima Trieste-Venezia:

« Per merito del principe Egone di Hohenlohe si può chiamare un fatto compiuto la congiunzione Cervignano-S. Giorgio di Nogaro. L'espropriazione dei fondi lungo il percorso della medesima avrà luogo fra un paio di settimane ».

Ferrovia Alessandria-Ovada. — Il giorno 27 scorso luglio ebbe luogo una conferenza fra il sindaco di Alessandria e gli onorevoli Frascara e Medici intorno alla costruzione della ferrovia economica Alessandria-Ovada per Predosa e Capriata, toccando Castellazzo, Castelspina, Sezzè, Castelferro.

Il relativo progetto dell'ing. Oneto fu testè approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici.

Si tratta ora di avere la riconferma dei concorsi già votati dai Comuni e dalla Provincia e quindi di fare le ulteriori pratiche per affrettare la costruzione.

Ferrovia Laurentina. — La convenzione stipulata l'8 dicembre 1887 fra il Ministero dei Lavori Pubblici e i signori ingegneri Domenico Muratori, Domenico Carocci e dottor Luigi Siciliani, per la concessione della costruzione e dell'esercizio di una ferrovia da Roma a Laurento, è stata, con decreto recente, dichiarata nulla.

Tramvie di Firenze. — Il Consiglio comunale di Firenze terminò l'altro ieri la discussione sul capitolato pel riordinamento dei servizi tramviari, approvando all'unanimità il progetto d'ampliamento con trazione a filo aereo.

Il Consiglio votò un plauso all'assessore dei lavori pubblici, ing. Giuseppe Lenci, autore del progetto.

Ferrovie dell'Adriatico. — *Prodotti dal 1° gennaio al 20 luglio 1896.* — Nella decade dall'11 al 20 luglio ora scorsa i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate Meridionali, Rete Adriatica (Rete principale e Rete complementare) ascesero a L. 2,640,303 07 con una diminuzione di L. 77,299.16 su quelli ottenuti nella corrispondente decade del 1895.

L'insieme dei prodotti dal 1° gennaio al 20 luglio 1896 si ragguaglia a L. 52,124,629.59 e presenta un aumento di L. 98,998.69 in confronto dello stesso periodo del precedente esercizio.

Ferrovie della Sicilia. — *Prodotti dal 1° al 20 luglio 1896.* — Nella decade dall'11 al 20 luglio i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate della Sicilia (Rete principale, Rete complementare e Stretto di Messina) ascesero a L. 274,456, con un aumento di L. 201 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

I prodotti dal 1° al 20 luglio 1896 ammontano a lire 525,917, con un aumento di lire 14,261 sul corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

Prodotti delle Ferrovie Italiane. — Il prospetto dei prodotti lordi approssimativi delle Ferrovie italiane, pubblicato in questi giorni dal R. Ispettorato delle Strade Ferrate, comprende i dati relativi ai primi 7 mesi dell'esercizio in corso, cioè dal 1° luglio 1895 al 31 genn. 1896. In questo periodo i prodotti approssimativi del traffico ascesero in complesso a L. 155,533,227, superando di L. 6,674,295 quelli ottenuti nell'esercizio precedente.

La lunghezza media delle linee in esercizio pel suddetto periodo si ragguagliava a 15,328 km., in aumento di chilometri 449, e il prodotto chilometrico ammontava a lire 10146, con un aumento di L. 143 in confronto dell'esercizio precedente.

Per ciascuna delle grandi Reti ferroviarie e per gli altri gruppi di linee, i dati analoghi pel periodo in discorso sono espressi dalle cifre seguenti:

Dal 1° luglio 1895 al 31 gennaio 1896.

		Lunghezza media	Prodotti lordi	Prodotti chilometrici
Rete Mediterranea	Km.	5679	76,325,333	13,439
Rete Adriatica	»	5592	63,449,291	11,346
Rete Sicula	»	1093	6,020,571	5,508
Ferrovie dello Stato esercite Società Veneta	»	140	664,300	4,745
Ferrovie Reali Sarde	»	411	956,154	2,326
Ferrovie Secondarie Sarde	»	594	413,663	696
Ferrovie diverse	»	1819	7,693,915	4,229

Differenze in confronto dell'esercizio precedente.

		Lunghezza media	Prodotti lordi	Prodotti chilometrici
Rete Mediterranea	Km.	+ 194	+ 4,799,613	+ 399
Rete Adriatica	»	+ 92	+ 1,112,806	+ 13
Rete Sicula	»	+ 62	+ 357,359	+ 16
Ferrovie dello Stato esercite Società Veneta	»	»	— 10,091	— 72
Ferrovie Reali Sarde	»	»	+ 5,341	+ 13
Ferrovie Secondarie Sarde	»	»	+ 1,590	+ 3
Ferrovie diverse	»	+ 101	+ 407,617	— 12

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie Svizzere. — *Ferrovia della Jungfrau.* — Sabato si è radunata sul piccolo Scheidegg, sotto la presidenza del consigliere nazionale Gysi, la Commissione di stima per l'espropriazione del terreno di costruzione per la ferrovia della Iungfrau.

— *Nuova ferrovia elettrica.* — Sabato mattina ebbe luogo l'inaugurazione del tramway elettrico Aubonne-Alleman. Il Governo vodese era rappresentato dal Jordan-Martin.

Ferrovie Germaniche. — Una conferenza speciale fra le autorità militari interessate si è riunita a Monaco per studiare una nuova organizzazione ferroviaria in tempo di guerra. Il regolamento che sarà compilato in questa conferenza sarà applicato a tutte le reti germaniche in modo uniforme.

Ferrovie degli Stati Uniti. — *Un nuovo treno espresso sulla linea Filadelfia-Reading.* — Sulla linea Filadelfia-Reading, ove si avevano già dei treni che raggiungevano la velocità da 100 a 110 km. all'ora, fu ora attivato un nuovo treno espresso tra Filadelfia e New-York, il quale percorre quel tratto di linea in un'ora e 45 minuti, ossia in 45 minuti meno del migliore treno finora ivi in servizio.

Il nuovo treno si compone di tre grandi vetture portate sopra dei carrelli a 6 ruote e pesanti in tutto 100 tonnellate. Esse sono rimorchiate da una locomotiva a ruote libere, del peso totale di 55 tonnellate, di cui 23 sull'asse motore.

Le ruote motrici hanno un diametro di metri 2.14; esse sono comprese tra un paio di ruote portanti, poste sotto il focolare e di metri 1.38 di diametro e un carrello con ruote di metri 0 914. Il focolare, destinato a bruciare dell'antracite, è del sistema Wootten, esso sporge in fuori delle ruote da ciascuna parte, e ha una larghezza interna di m. 2.45.

Le macchine sono del sistema Compound Vauclain; la corsa dei pistoni è di m. 0.660; i due cilindri ad alta pressione hanno un diametro di m. 0.330, e i due cilindri a bassa pressione un diametro di m 0.560. La caldaia è registrata a 14 kg. La superficie di riscaldamento totale è di mq. 135.60.

Il nuovo treno espresso parte da Filadelfia alle ore 8.20 del mattino e arriva a Jersey City alle ore 9.53, dopo avere effettuato un percorso di km. 144.59, ossia con una velocità media di 93 km. all'ora. Il treno si ferma a Columbia Avenue (Filadelfia) e alla biforcazione di Wayne. Deve poi rallentare due volte per prendere l'acqua nel serbatoio e per traversare il ponte della baia di Newark, lungo più di 3 km. La strada ha inoltre un grandissimo numero di passaggi a livello, che esigono pure dei rallentamenti. Il tempo impiegato per percorrere i km. 121 che separano Wayne-Jonction da Elizabeth-Port, è di 70 minuti, ciò che dà una velocità media di km. 103.8 all'ora. Il treno di ritorno da New-York a Filadelfia, impiega 6 minuti di più per compiere il medesimo tragitto.

Questo treno è attualmente il più rapido degli Stati Uniti.

— *Nuove costruzioni del 1896.* — Durante il primo semestre del 1896 sono state costrutte in America 717 miglia di nuove ferrovie. Questa cifra non è molto differente da quella dei semestri rispettivi degli ultimi anni addietro. Dopo il 1893, un forte rallentamento si è prodotto in questa industria. L'anno scorso, dal 1° gennaio al 1° luglio, furono costrutte 620 miglia di ferrovie, e soltanto 495 miglia nel periodo corrispondente del 1895.

Ecco l'estensione delle nuove costruzioni ferroviarie nel 1° semestre degli ultimi sette anni:

1896	1895	1894	1893	1892	1891	1890
717	620	495	1025	1284	1704	2055

È il Kansay City, Pittsburg and Gulf, che ha costrutto la maggior lunghezza di nuove linee, circa 140 miglia. Dopo questa Compagnia viene il San Francisco and Joaquin-Valley, che ha costrutto 55 miglia in California.

Lo specchio seguente indica come si ripartiscono le linee nuove costrutte nel 1° semestre dei tre ultimi anni:

	1896	1895	1894
Alabama	25.5	20	—
Arizona	—	64.6	23
Arkansas	77	25.5	19
California	101.5	23.5	18
Colorado	15	—	48
Florida	50	7	50
Georgia	45.3	67.5	8
Illinois	22	8	4
Indiana	2.5	14.9	—
Territorio indiano	41	41.5	—
Jowa	—	0.4	—
Kansas	—	18	—
Kentucky	6	—	—
Luisiana	33	2	36
Maine	12	14	—
Maryland	11.5	—	—
Michigan	40	9.5	6
Minnesota	—	8.4	5
Mississipi	22	3	—
Missouri	—	17.5	6
New-Jersey	4	—	35
New-York	1	26.3	2
Carolina del Nord	3	18.5	19
Ohio	44	29.5	43
Oklahoma	—	35	—
Pennsylvania	37	47.8	30
Carolina del Sud	—	—	54
Tennessee	15	—	—
Texas	32.2	97	15
Utah	23	4	—
Vermont	3	—	—
Virginia	14	4	3
Ovest Virginia	4.5	13	27
Washington	4	—	—
Wisconsin	28.3	—	24
Wyoming	—	—	20
Totale E.-U.	717,3	622	495

Notizie Diverse

VIII Congresso degli Ingegneri in Genova. — L'VIII Congresso degli Ingegneri ed Architetti italiani si terrà in Genova dal 19 al 30 settembre. In esso verranno trattati temi importantissimi di indole scientifica,

proposti da vari Collegi e da Ingegneri di tutte le parti d'Italia.

Nello stesso tempo, ed in apposita sezione, saranno discusse questioni esclusivamente professionali.

Unita al Congresso vi sarà una esposizione di disegni di ingegneria e di architettura, nonchè di modelli e di materiali da costruzione, d'istrumenti d'ingegneria, di opere a stampa, fotografie, ecc., esposizione che starà aperta dal 10 al 30 settembre p. v.

Al Congresso e all'Esposizione è già assicurato il concorso di spiccate personalità di quasi tutti i Collegi e di moltissimi Ingegneri, di diversi Ministeri, Società, Municipi, ecc. Gli aderenti potranno fruire della riduzione sulle ferrovie e piroscafi, inscrivendosi presso il Segretariato generale del Comitato.

I bacini di carenaggio a Napoli. — Il Sotto-Segretario on. Demartino, a nome del Ministro dei Lavori Pubblici, scrisse una lettera al Regio Commissario partecipandogli d'aver bandita un'asta per i lavori preliminari di costruzione dei bacini di carenaggio. I lavori ascendono a L. 1,548,000.

La notizia fu appresa con vivo piacere dalla cittadinanza.

Nuovo impianto elettrico in Piemonte. — La Società Canova, Galliari, Rappis e C. ha testè impiantato a Sagliano-Micca, nel circondario di Biella, un grandioso stabilimento per la produzione dell'energia elettrica, valendosi della forza idraulica del Molino Longola. Lo stabilimento, inaugurato in questi giorni, dispone attualmente di 80 cavalli dinamici effettivi che potranno tra breve essere portati a 160. L'impianto idraulico è stato provvisto dalla ditta Tamagno, Musso e Squindo di Biella; il macchinario elettrico dalla ditta ing. Morello, Franco e Bonamico di Torino; i quadri di distribuzione furono fatti nell'officina della stessa ditta Canova, Galliari, Rappis e C.

La Società provvede all'illuminazione pubblica e privata nei comuni di Andorno, Sagliano e Miagliano, e negli stabilimenti idroterapici e Grand-Hôtel; concede forza motrice diurna ad alcuni industriali, e col progressivo aumento di produzione d'energia elettrica potrà validamente sussidiare le industrie colà impiantate. Direttore tecnico ed amministrativo della Società è il sig. Alfredo Rappis.

La Società per gli zolfi. — È stata sottoscritta la convenzione fra il Governo e la Società anglo-siciliana pel commercio degli zolfi in Sicilia.

Con questa convenzione la Società si obbliga a pagare, a titolo di abbonamento a tutte le tasse ed imposte una lira ogni tonnellata di zolfo che uscirà dalla Sicilia.

La convenzione fu sottoscritta dai ministri Di Rudinì, Branca e Guicciardini pel Governo, dal barone Oppenheim pella Società.

La convenzione si approverà con Decreto Reale e sarà sottoscritta da tutti i ministri.

Conferenze telegrafiche internazionali. — Nelle conferenze tenutesi in questi giorni a Budapest dai rappresentanti dei diversi Stati, si sono stabilite queste riforme nel servizio telegrafico:

Per telegrammi a grandi distanze, profittandosi della tariffa ridotta, non si sarà obbligati d'ora in poi d'usare dei termini convenzionali, quali si contengono nei vocabolari ufficiali. La conferenza accettò vari termini d'abbreviazione, ammettendo inoltre che i nomi delle città, dei paesi, delle famiglie, delle piazze, delle strade, dei bastimenti, anche se composti di più parole, non siano contati che per una parola sola, come anche le frazioni decimali di numeri scritti con lettere. Il luogo di destinazione, indicandosene il paese, conta sempre per una parola. Finora una parola non poteva contenere più di 10 lettere, d'ora in poi essa ne potrà contenere 15.

Per indicare la direzione della spedizione di un telegramma, bisognava per lo innanzi usare due o tre parole, le quali saranno ora sostituite da semplici segni. Furono prese risoluzioni assai pratiche relativamente alla consegna dei telegrammi, per i casi d'irreparabilità dei destinatari, e per la restituzione delle tasse in caso di errori commessi dai telegrafi.

Le risoluzioni del Congresso andranno in vigore col 1° luglio 1897.

Nuova Società per la fabbricazione del carburo di calcio. — Siamo informati che, per iniziativa del Comitato promotore dell'illuminazione elettrica della Tremezzina, la parte più ricca del lago di Como, che si sta per costituire una Società per azioni per la fabbricazione in Italia del carburo di calcio.

Il progetto che ci viene comunicato, avrebbe per fine l'utilizzazione di una forte caduta del fiume *Cuccio*, il quale raccoglie le acque dell'ampia Val Cavargna, caduta situata presso S. Pietro Sovera vicino a Porlezza, e della forza di oltre 700 cavalli effettivi nelle magre ordinarie, e di 600 nelle magre eccezionali a periodi d'anni. Questa forza trasformata in energia elettrica verrebbe condotta lungo le rive del lago di Como e distribuita ai paesi circostanti citati dove servirebbe per l'illuminazione stessa. Il rimanente dell'energia sarebbe adoperato, nell'officina stessa di produzione, alla fabbricazione del carburo di calcio, il quale per l'importanza che a buon diritto ha acquistato l'illuminazione a gas acetilene (prodotta dalla reazione del carburo di calcio coll'acqua), promette di essere oltremodo lucrativa.

Il capitale per l'impresa è fissato nella somma di lire 500,000 in mille azioni da L. 500 caduna.

La scoperta di una nuova forza motrice. — Il signor B. J. Benham di Mystic, nello Stato di Connecticut, da tre anni lavorava indefessamente per un'invenzione, che oggi, perfezionata, ha richiamato l'attenzione dei tecnici e degli scienziati. Il signor Benham ha costruito un motore costituito da varii cilindri, mediante i quali vengono combinati diversi elementi che producono una potentissima forza motrice. Quello che fino ad oggi si è potuto conoscere si è, che la potenzialità della macchina deriva da una miscela di gaz di carbonio con un'altra materia della quale l'inventore serba il massimo segreto.

Da oltre tre mesi, si fanno a Boston continui esperimenti con questo nuovo motore, ed invero, i risultati non potevano essere migliori. Il nuovo congegno, coi suoi quattro cilindri occupa pochissimo spazio, e viene adoperato con la massima facilità per la trazione dei vagoni ferroviari. Uno dei vantaggi di questo meccanismo è di sviluppare la forza motrice senza il menomo rumore; inoltre gli elementi che sviluppano la forza dopo che hanno prodotto il loro effetto possono essere di nuovo impiegati, passando nuovamente a funzionare negli appositi scompartimenti della macchina.

Da questo si deduce che il nuovo motore può essere usato con poca spesa, e quindi avrebbe un vantaggio economico incontestabile di fronte agli apparecchi a gas, a petrolio ed all'energia elettrica. Oltre che alla trazione dei vagoni, questo nuovo motore fu pure applicato per usi industriali, ed i resultati furono eccellenti.

Una fonderia d'acciaio al Giappone. — Il Governo Giapponese ha concluso, con la Ditta W. G. Armstrong e C. di Newcastle, un contratto per la costruzione di una fonderia d'acciaio al Giappone.

Eccone le principali clausole: 1. Il materiale necessario sarà importato dalla Gran Bretagna; 2. Il 20 0|0 degli operai impiegati saranno inglesi e l'80 0|0 di nazionalità giapponese; 3. Quando una nuova arma sarà inventata in Inghilterra, essa sarà ugualmente fabbricata nell'officina giapponese; 4. Il Governo accorderà, durante un certo numero di anni, un sussidio fisso alla nuova impresa metallurgica; 5. Al termine del periodo fissato per la concessione di un sussidio annuo, le officine saranno vendute al Governo Giapponese.

Il commercio della Spagna. — A tutto maggio del 1896 il valore delle importazioni di merci estere in

Ispagna nei primi cinque mesi dell'anno si è ragguagliato a 313,876,558 pesetas, con una lieve diminuzione di appena 2 milioni sull'anno precedente. Le esportazioni di prodotti spagnuoli all'estero sono ascese ad un valore di 352,557,656 pesetas, superando di ben 106 milioni quelle avvenute nei primi cinque mesi del 1895.

La maggior parte di questo cospicuo aumento delle esportazioni spagnuole riguarda i vini (37 milioni in più); poi i metalli (oltre 36 milioni) e i minerali (11 milioni in più). Molte altre categorie di merci presentano pure aumenti, più modesti di quelli ora citati, ma sempre importanti.

Notevole è il fatto che in quest'anno il movimento commerciale della Spagna segna una ragguardevole eccedenza delle esportazioni sulle importazioni, mentre negli anni precedenti erano le importazioni che superavano sempre le esportazioni.

Commercio Italo-Francese. — La Camera di Commercio Italiana in Parigi notifica che durante il primo semestre 1896 la Francia importò merci italiane pel valore di franchi 68,074,000 ed esportò merci francesi pel valore di franchi 54,882,000.

Dal confronto col primo semestre 1895 risulta maggiore importazione di merci italiane in Francia per fr. 13,904,000 ed una minore esportazione di merci francesi in Italia per fr. 3,547,000.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Segniamo con un asterisco * le notizie di cui diamo maggiori ragguagli nelle Informazioni Particolari, ove sono pubblicate eziandio le *Deliberazioni del Consiglio di Stato* e le *Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.*

1. — Progetti e preventivi di spese presentati per l'approvazione al R. Ispettorato Generale.

Rete Adriatica. — L. 43,000 * proposta di lavori in stazione di Pontebba, linea Udine-Pontebba;

L. 5000 * proposta per lavori al ponte del Diavolo sul Reno, linea Bologna-Pistoia;

L. 3407.75 * preventivo per sistemare le condotte di vapore nelle officine di Firenze;

L. 2800 * proposta per costruzione di 11 forni da pane sulla linea Macerata-Albacina;

L. 1150 * proposta di lavori al ponte sul rio Casio, linea Bologna-Pistoia;

Progetti * e proposte diverse.

Rete Mediterranea. — L. 36,000 * progetto per sistemazione di 82 ponticelli lungo la linea da Taranto a Reggio;

L. 33,900 * proposta per sistemazione di binari e scambi al bivio Vallino, in stazione di Torino P. N., oltre a L. 3240 per materiale metallico d'armamento;

L. 5000 * preventivo per riparazioni ai tetti di fabbricati sulla linea Roma-Pisa;

L. 4000 * progetto di rialzamento d'un fabbricato in stazione di Sapri, linea Battipaglia-Castrocucco;

L. 1850 * preventivo per sistemare gli scoli del piano di Arcola;

L. 1080 * proposta di sostituzione di verricello in stazione di Romagnano, linea da Novara a Varallo;

L. 890 * preventivo per costruzione di un cortiletto in stazione di Pisa Centrale;

Contratti * e proposte diverse.

Rete Sicula. — L. 289,880 * progetto per opere relative all'approdo dei ferry-boats al porto di Reggio, compreso l'importo del materiale metallico d'armamento per L. 20,545.20;

L. 35,402.08 * progetto di lavori pel rinforzo dell'armamento sul tronco Siracusa-Noto, linea Siracusa-Licata, compreso il valore del materiale metallico d'armamento;

L. 22,575 * progetto pel completamento dei binari ed altri lavori nella stazione centrale di Palermo;

L. 12,685.40 * progetto di lavori al rifornitore in stazione di Valledolmo, linea Roccapalomba-Santa Caterina.

5. — Contratti stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Mediterranea (Seduta del Comitato, 31 luglio). — Colla Ditta Fratelli Diatto di Torino per fornitura di 35 carri scoperti, a due assi, della portata di 16 tonnellate;

Colla Società Nazionale delle Officine di Savigliano per fornitura di 30 carri scoperti, a due assi, della portata di 60 tonn.;

Colla Ditta Ing. E. Brera e C. di Milano per fornitura di 40 carri scoperti, a due assi, della portata di 16 tonn.;

Colla Ditta Costruzioni Meccaniche di Saronno per fornitura di 45 carri scoperti, a due assi, della portata di 16 tonn.;

Colla Ditta Filippo Tassara e figli di Voltri per fornitura di 800 molle di sospensione a balestra per carri;

Colla Société Anonime John Cocherill, di Seraing, per fornitura di 400 paia di ruote con assi e cerchioni in acciaio Martin Siemens, montate su assi da 16 tonnellate;

Colla Ditta Fratelli Lanza di Torino per fornitura di chilogrammi 50,000 di sevo di bue;

Colla Società Alti Forni, fonderie e acciaierie di Terni per fornitura di kg. 80,000 di acciaio Martin Siemens in masselli;

Colla Ditta Fratelli Bosco di Torino per fornitura di N. 2250 tenditori completi per carri e carrozze;

Colla Società Nazionale delle Officine di Savigliano per fornitura di N. 2250 tenditori completi per carri e carrozze, e di 1000 boccole ad olio, con sopraboccole di ghisa, sottoboccole in acciaio fuso e cuscinetti di bronzo guerniti di metallo bianco per assi da veicoli;

Colla Ditta Giuseppe Poccardi e C. di Torino per fornitura di altre 1500 boccole, come sopra;

Colla Ditta Fratelli Ceretti di Villadossola per fornitura di kg. 100,000 di bolloni di ferro, filettati con e senza dadi, per carri e carrozze;

Colla Ditta Camillo Assauto di Torino per fornitura di chilogrammi 50,000 di bolloni di ferro filettati, con e senza dadi, per carri e carrozze;

Colla Ditta Wilson e Maclaren di Sampierdarena per fornitura di 1000 boccole in ghisa, complete senza cuscinetto;

Colla Ditta Miani Silvestri e Comp. di Milano per 1000 ganci di ferro di trazione per veicoli;

Colla Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche e Comp. di Padova per fornitura di 3 gru da pesi della portata di 6000 kg.;

Colla Ditta Giani Giuseppe di Torino per 1500 boccole ad olio, con sottoboccole in acciaio e cuscinetti di bronzo guerniti con metallo bianco, per assi da veicoli.

II. — Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Municipio di Milano (3 agosto, ore 13, unico e def.). — Appalto dei lavori di costruzione del canale di fognatura lungo il bastione da Porta Marcello alla via Vettabbia. Importo L. 230,000. Cauz. L. 25,000.

Prefettura di Padova (6 agosto, ore 10, 2° incanto per deserzione del 1°). — Appalto dei lavori d'ingrossamento e rialzo dell'argine sinistro del fiume Brenta da Sandon al Passo di Bojon, nel terzo tronco della C. S. 26 al detto Passo, in provincia di Venezia. Importo L. 53,200. Cauz. L. 2000. Fatali a destinarsi.

Municipio di Penna S. Giovanni — Macerata — (24 agosto, ore 10, 1ª asta). — Appalto di tutti i lavori di costruzione di un ponte e relative rampe d'accesso, sul Salino, in servizio della strada comunale obbligatoria Marina, che da questo Comune mette all'altra, pure obbligatoria, del Comune di Falerone. Importo L. 40,400. Cauz. provv. L. 2000. Fatali a destinarsi.

Municipio di Genova (5 settembre, ore 14, def.). — Appalto per la manutenzione triennale delle strade condotte a chiaviche nel centro. Importo ridotto L. 86,910.75. Cauz. L. 30,000.

APPALTI ALL'ESTERO.

Austria-Ungheria. — *Strade Ferrate Aussig-Teplitz* (20 agosto). — Costruzione della linea da Teplitz (Setten) a Leubositz. Infrastruttura e lavori accessori fiorini 1,403,483.11. Superstruttura e balastaggio fiorini 162,667.93. Edifizi fiorini 440,084.93.

— *Strade Ferrate dello Stato austriaco a Vienna* (10 agosto). — Costruzione della linea Prosau-Ritzerbachmundnug, di m. 14,365. Importo complessivo fiorini 685,989.

Germania. — *Strade Ferrate dello Stato prussiano a Cassel.* (6 agosto). — Vendita di materiale fuori d'uso, ruote, pezzi di metallo, ecc.

— *Strade Ferrate dello Stato prussiano a Berlino* (7 agosto). — Vendita di 12 locomotive e un tender fuori d'uso.

Turchia. — Prossimamente al Municipio di Salonicco costruzione di un mattatoio. Prezzo d'asta 350,000 piastre, equivalenti a L. 80,000.

Rumania. — *Municipio di Craïova* (22 settembre). — Impianto per l'alimentazione di acqua potabile nella città.

Messico. — Sino al 31 agosto al Municipio di Messico offerte per l'illuminazione elettrica della città.

III. — Forniture diverse.

Aste.

Laboratorio Pirotecnico — Capua — (5 agosto, ore 10.40, unica e definitiva). — Fornitura di kg. 150,000 di **piombo** in pani a L. 0.38. Cauz. L. 5700. Consegna 50 giorni.

— (12 agosto), — Kg. 100,000 a L. 0.38. Cauz. L. 3800. Consegna in giorni 40.

Arsenale di Costruzione — Torino — (10 agosto, ore 10, unica e def.). — Fornitura di **ferro:**

Kg. 14,650 scelto in verghe a L. 0.35. Cauz. L. 513. Consegna a giorni 30;

Kg. 11,950 ordinario in verghe a L. 0.30. Cauz. L. 359. Consegna giorni 30;

Kg. 21,200 fino in verghe a L. 0.45. Cauz. L. 954. Consegna a giorni 30;

Kg. 16,680 profilato diverso a L. 0.30; id. 6000 id. a L. 0.50. Cauz. L. 621. Consegna a giorni 30;

Kg. 18,250 scelto in lamiera grossa a L. 0.40; id. 4070 id. mezzana a L. 0.40. Cauz. L. 893. Consegna a giorni 30.

— (19 agosto, ore 10, unica e def.). — Fornitura di kg. 24,200 di **acciaio** dolce in lamiera a L. 0.35 al chilogramma. Cauz. L. 847. Consegna giorni 30.

Laboratorio Pirotecnico — Bologna — (18 agosto, ore 15, unica e def.). — Fornitura di **piombo** in pani:

Kg. 86,000 a L. 0.36. Cauz. L. 3096. Consegna 70 giorni
» 100,000 » » » » 3600 » 90 »

Aggiudicazioni.

Ministero della Marina (Contratti a trattativa privata). — De Luca e figli, Napoli — Postelli, 2° dipart., L. 44,601;
Gio. Ansaldo, Sampierdarena — Postelli, 1° dip., L. 3136;
Gallieni e Viganò, Milano — Postelli, 1° dipart., L. 1849;
Ernesto Breda, Milano — Locomobile, Castellamare, L. 16,000.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

		luglio 25	agosto 1
Azioni Ferrovie Biella		L. 510	510
» »	Mediterranee	» 507	507
» »	Meridionali	» 649.50	648
» »	Pinerolo (1ª emiss.)	» 360	360
» »	» (2ª »)	» 350	350
» »	Secondarie Sarde	» 272	272
» »	Sicule	» 598	598
Buoni Ferrovie Meridionali		» 558.50	558
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e			
» »	Sicule *A. B. C. D.*	» 285	285
» »	Cuneo (2ª emiss.)	» 311	311
» »	Gottardo 4 %	» 102	102
» »	Mediterranee 4 0/0	» 510.50	511.50
» »	Meridionali	» 300 50	299.50
» »	Meridionali Austriache	» 384.50	386
» »	Palermo-Marsala-Trapani	» 307	307
» »	» 2ª emiss.	» 285	285
» »	Pontebba	» 456	461
» »	Sarde, serie *A.*	» 287	287
» »	» serie *B.*	» 290	290
» »	» 1879	» 291	292
» »	Savona	» 311	311
» »	Secondarie Sarde	» 430	430
» »	Sicule 4 0/0 oro	» 473.50	474
» »	Tirreno	» 454	454
» »	Vittorio Emanuele	» 311	312.50

ESTRAZIONI E PAGAMENTI.

Asse Ecclesiastico. — La *Gazzetta Ufficiale*, n. 175, del 25 corrente pubblica la distinta di 1531 obbligazioni state estratte.

Ferrovia Nord-Milano. — Col 1° agosto si pagherà la cedola n. 6 in L. 10 per azione.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

1ª Decade — Dal 1° al 10 Luglio 1896.

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traffico	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1896	94,054.00	1,659.00	9,512.00	90,159.00	4,795.00	200,179.00	616.00	325.00
1895	85,599.00	1,699.00	10,073.00	88,666.00	5,772.00	191,809.00	616.00	311.00
Differenze nel 1896	+ 8,455.00	— 40.00	— 561.00	+ 1,493.00	— 977.00	+ 8,370.00	»	— 14.00
				RETE COMPLEMENTARE				
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1896	33,491.00	388.00	2,251.00	11,597.00	286.00	48,013.00	484.00	99.00
1895	30,081 00	330.00	2,160.00	11,048.00	265.00	43,884.00	484.00	91.00
Differenze nel 1896	+ 3,410.00	+ 58.00	+ 91.00	+ 549.00	+ 21.00	+ 4,129.00	+ —	+ 8.00
				STRETTO DI MESSINA				
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1896	2,579.00	85.00	201.00	404.00	»	3,269.00	23.00	142.00
1895	1,211.00	39.00	137.00	321.00	»	1,708.00	15.00	114.00
Differenze nel 1896	+ 1,368.00	+ 46.00	+ 64.00	+ 83.00	»	+ 1,561.00	+ 8.00	+ 28.00

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1896-97. — *Dall'11 al 20 Luglio 1896.* — *2ª Decade.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA		
	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze
Chilometri in esercizio.	4407	4407	—	1291	1085	+ 206
Media.	4407	4407	—	1291	1085	+ 206
Viaggiatori	1,409,161 24	1,387,313 08	+ 21,848 16	88,512 51	70,867 58	+ 17,644 93
Bagagli e cani.	68,033 73	63,042 77	+ 4,990 96	2,234 53	2,218 90	+ 15 63
Merci a G.V. e P.V. acc.	309,637 48	314,689 80	— 5,052 32	15,236 59	10,570 98	+ 4.665 61
Merci a P. V.	1,476,993 37	1,472,534 91	+ 4 458 46	54,998 50	61,835 11	— 6.836 61
TOTALE	3,263,825 82	3,237,580 56	+ 26,245 26	160,982 13	145,492 57	+ 15,489 56
Prodotti *dal 1° al 20 Luglio 1896.*						
Viaggiatori	2,674,228 77	2,650,924 09	+ 23,304 68	155,346 06	135,416 14	+ 19,929 92
Bagagli e cani.	129,802 51	123,381 86	+ 6,420 65	4,328 98	4,342 64	— 13 66
Merci a G.V. e P.V. acc.	642,548 58	650,253 95	— 7,705 37	27,372 39	21.843 16	+ 5.529 23
Merci a P. V.	3,007,418 29	3,001,854 94	+ 5,563 35	119,725 97	126,054 76	— 6,328 79
TOTALE	6,453,698 15	6,426,414 84	+ 27,583 31	306,773 40	287,656 70	+ 19,116 70
Prodotto per chilometro.						
della decade	740 60	734 65	+ 5 95	124 70	134 09	— 9 39
riassuntivo	1,464 49	1,458 23	+ 6 26	237 62	265 12	- 27 50

(*) La linea Milano-Chiasso (km. 52) comune colla Rete Adriatica, è calcolata per la sola metà.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA. — 20ª Decade — dall'11 al 20 Luglio 1896

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Prodotti indiretti	TOTALE	Media dei chilom. esercitati
			PRODOTTI DELLA DECADE.				
1896	1,159,762.67	52,803.26	273,127.74	974,932.75	12,679.99	2,473,306.41	4,247.00
1895	1,088,385.30	47,612.31	328,733.19	1,030,530.64	17,386.50	2,512,647.94	4,215.00
Differenze nel 1896	+ 71,377.37	+ 5,190.95	— 55,605.45	— 55,597.89	— 4,706.51	— 39,341.53	+ 32.00
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.				
1896	19,623,531.97	990,871.24	5,694,404.97	21,961,508.44	253,739.10	48,524,055.72	4,247·00
1895	18,786,458.07	947,016.48	5,944,685.53	22,479,226.97	261,791.80	48,419,178.85	4,215.00
Differenze nel 1896	+ 837,073.90	+ 43,854.76	— 250,280.56	— 517,718.53	— 8,052.70	+ 104,876.87	+ 32.00

RETE COMPLEMENTARE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Prodotti indiretti	TOTALE	Media dei chilom. esercitati
			PRODOTTI DELLA DECADE.				
1896	74,449.99	2,165.90	16,647.69	71,104.47	2.628.61	166,996.66	1,359.88
1895	81,301.50	2,410.12	21,448.72	98,101.15	1,710.80	204,972.29	1,326.19
Differenze nel 1896	— 6,851.51	— 244.22	— 4,801.03	— 26,996.68	+ 917.81	— 37,975.63	+ 33.69
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.				
1896	1,257,567.29	28,925.87	403,231.97	1,879,906.72	30,942.02	3,600.573.87	1,359.88
1895	1,210,321.73	29,473.80	422,417.42	1,914,279.65	29,959.45	3,606,452.05	1,307.85
Differenze nel 1896	+ 47,245.56	— 547.93	— 19,185.45	— 34,372.93	+ 982.57	— 5,878.18	+ 52.03

PRODOTTI PER CHILOMETRO DELLE RETI RIUNITE

PRODOTTO LELLA DECADE			PRODOTTO RIASSUNTIVO		
esercizio corrente	esercizio precedente	Differenza nel 1896	dell'anno corrente	dell'anno precedente	Differenza nel 1896
470.90	490.44	— 19.54	7,296.55	9,420.07	— 123.52

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

Dai punti contro indicati alle stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)		BIGLIETTI SEMPLICI — Londra (1) 1a classe	Londra (1) 2a classe	Parigi (2) 1a classe	Parigi (2) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO — Londra (3) (Diritto di porto compreso) 1a classe	Londra (3) 2a classe	Londra (3) validità	Parigi (4) 1a classe	Parigi (4) 2a classe	Parigi (4) validità
Via Moncenisio											
Torino	via Calais	166 35	116 55	90 75	61 60	254 —	187 85	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni
	via Boulogne	160 25	112 05								
Milano	via Calais	180 90	129 15	104 85	72 25	272 25	199 30	45 giorni	166 35	119 —	30 giorn
	via Boulogne	175 60	124 65								
Venezia	via Calais	—	—	141 75	97 30	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni
	via Boulogne										
Genova	via Calais	187 —	131 —	111 40	76 05	—	—	—	—	—	..
	via Boulogne	180 90	126 50								
Via Genova											
Livorno	via Calais	209 90	147 05	134 30	92 10	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	203 80	142 55								
Firenze	via Calais	217 30	152 25	141 70	97 30	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	211 20	147 75								
Roma	via Calais	249 —	174 40	173 40	119 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	242 90	169 90								
Napoli	via Calais	279 85	196 —	205 60	142 —	478 50	353 95	6 mesi (**)	—	—	—
	via Boulogne	273 75	191 50								
Via Bologna											
Firenze	via Calais	224 60	157 30	149 —	102 35	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	218 50	152 80								
Roma	via Calais	263 85	184 80	188 25	129 85	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	257 75	180 80								
Napoli	via Calais	294 80	206 50	220 60	162 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	288 70	202 —								
Brindisi Via Napoli	via Calais	325 85	228 20	251 60	174 20	548 25	399 30	6 mesi (*)	—	—	—
	via Boul.	319 75	223 70								
Brindisi Via Bolog.	via Calais	302 65	211 95	227 05	157 —	525 45	386 80	6 mesi	—	—	—
	via Boul.	296 55	207 45								
Messina Via Napoli	via Calais	369 25	259 75	295 —	205 80	—	—	—	—	—	—
	via Boul.	363 15	255 25								

OSSERVAZIONI.

Biglietti semplici.

(1) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta.

Per diritto del bollo fr. 0.10 per i biglietti al disopra di 10 franchi.

(2) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi, che valgono per 20 giorni.

Biglietti d'Andata e Ritorno.

(3) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta.

(*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capo-stazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo, nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli, ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia.

(**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via.— Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto.

(4) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI	1a e 2a CLASSE				1a e 2a CLASSE		Treno di lusso PENINSULAR-EXPRESS settimanale il venerdì part. da LONDRA
			(*)		(***)		(1)
Londres Ch.-Cross Par.	9 — a.	10 — a.	11 — antim.		9 — p.		9 — p.
Londres Victoria . . —	9 — a.	Via Folkestone	11 — antim.		9 — p.		9 — p.
Douvres . . . . —	10 55 a.		1 — pomer.		11 — p.		11 — p.
Calais-M. (*Buffet*) (ora di Greenwich) . Arr.	12 15 a.		2 20 pomer.		12 25 a.		12 25 p.
	Déjeun.						
(ora francese) . Par.	1 — p.		3 — pomer.		1 19 a.		12 45 a.
Boulogne-Gare . . (*Buffet*) Arr.	1 39 p.	2 30 p.	—		1 59 a.		—
Par.	1 41 p.	2 35 p.	—		2 01 a.		—
Amiens (*Buffet*) . Arr.	3 14 p.	4 09 p	5 12 pomer.		3 41 a.		2 55 a.
Par.	3 19 p.	4 14 p.	5 17 pomer.		3 46 a.		3 — a.
Paris-Nord (*Buffet*) Arr.	5 — p.	5 50 p.	7 — pomer.		5 38 a.		Per la grande cintura
	Pranzo						
Par.	6 23 p.		7 44 pomer.		6 23 a.		
Paris-Lyon (*Buffet*) Arr.	7 11 p.		8 26 pomer.		7 29 a.		
	1a e 2a classe		(B) 1, 2 cl.	1a 2a cl.	1a cl.	1a 2a cl.	
Paris-Lyon (*Buffet*) Par.	7 25 p.		8 50 p.	9 05 p.	9 25 a.	2 15 p.	
Dijon . . . . Arr.	12 08 a.		1 48 a.	2 19 a.	2 19 p.	7 13 p.	9 49 a.
Genève . . . . —	5 49 a.		»	8 46 a.	8 18 p.	—	—
Aix-les-Bains . . . . —	4 56 a.		6 28 a.	7 55 a.	7 27 p.	12 27 a.	2 14 p.
Chambéry . . . . . . —	5 30 a.		6 56 a.	8 38 a.	8 09 p.	12 50 a.	2 40 p.
Modane . . . . —	9 09 a.		9 43 a.	1 40 p.		3 36 a.	5 22 p.
Torino (ora dell'Europa centrale (2). . . Arr.	2 20 p.		2 20 p.	6 40 p.	—	8 10 a.	9 56 p.
Torino . . . . Par.	2 40 p.		2 40 p.	7 55 p.	—	8 45 a.	
Novara . . . . Arr.	4 36 p.		4 36 p.	9 51 p.	—	10 42 a.	
Milano . . . . Arr.	5 35 p.		5 35 p.	11 05 p.	—	11 40 a.	
						1a 2a cl.	
Torino . . . . Par.	—		2 45 p.	8 10 p.	—	8 40 a.	
Genova . . . . . . Arr.	—		6 16 p.	11 18 p.	—	12 » p.	
San-Remo . . . —	—		11 22 p.	8 43 a.	—	4 34 p.	
Pisa . . . . —	—		10 55 p.	3 41 a.	—	4 45 p.	
Firenze . . . . —	—		12 45 a.	7 30 a.	—	7 05 p.	
Livorno . . . . —	—		11 39 p.	5 27 a.	—	5 55 p.	
Roma . . . . —	—		6 40 a.	10 33 a.	—	11 30 p.	
Napoli . . . . —	—		1 36 p.	6 30 p.	—	7 10 a.	
Brindisi . . . . —	—		»	»	—	6 10 p.	
Torino . . . . Par.	—		2 45 p.	7 05 p.	—	8 40 a.	10 04 p.
Alessandria . . . . Arr.	—		4 17 p.	8 55 p.	—	10 15 a.	11 32 p.
Bologna . . . . —	—			2 12 a.	—	2 53 p.	4 03 a.
Ancona . . . . —	—		—	6 52 a.	—	11 10 p.	8 — a.
Brindisi . . . . —	—		—	10 17 p.	—	11 » a.	6 20 p.
Firenze . . . . —	—		—	6 23 a.	—	6 25 p.	Arrivo a Brindisi la domenica
Roma . . . . —	—		—	12 50 p.	—	11 50 p.	
Napoli . . . . Arr.	—		—	6 30 p.	—	7 10 a.	

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

RITORNO

STAZIONI	1a e 2a CLASSE	1a e 2a CLASSE		1a e 2a CLASSE	
Napoli. (ora dell'Europa centrale (2) . . Par.	7 50 a.	—	—	2 55 p.	
Roma . . . . —	2 30 p.	—	—	11 10 p.	
Firenze . . . . —	9 05 p.	—	—	6 10 a.	
Brindisi . . . . —	6 10 a.	—	—	5 35 p.	
Ancona . . . . —	8 32 p.	—	—	5 35 a.	
Bologna . . . . —	1 35 a.	—	—	10 30 a.	
Alessandria . . . . . —	6 38 a.	8 33 a.	10 54 a.	9 15 p.	
Torino . . . . Arr.	8 30 a.	10 13 a.	12 36 p.	10 49 p.	
Brindisi . . . . . . Par.	—	—		9 45 a.	
Napoli . . . . —	8 20 a.	2 55 p.		11 15 p.	
Roma . . . . —	2 40 p.	8 50 p.	10 17 p.	8 — a.	
Livorno . . . . —	9 40 p.	»	4 10 a.	1 45 p.	
Firenze . . . . —	8 20 p.	»	»	11 40 a.	
Pisa . . . . —	10 32 p.	2 52 a.	4 52 a.	2 23 p.	
San-Remo . . . —	7 26 p.	»	3 33 a.	11 59 a.	
Genova . . . . —	2 45 a.	6 35 a.	8 52 a.	7 — p.	
Torino . . . . Arr.	7 45 a.	10 13 a.	12 36 p.	10 49 p.	
Milano . . . . Par.	1 50 a.	7 — a.	10 40 a.	8 18 p.	
Novara . . . . —	4 30 a.	8 19 a.	11 40 a.	9 16 p.	
Torino . . . . Arr.	8 25 a.	11 05 a.	1 40 p.	11 10 p.	
Torino . . . . Par.	8 50 a.	—	2 20 p.	11 25 p.	—
Modane (ora franc.) . —	12 21 p.	—	5 48 p.	2 29 a.	—
Chambéry . . . . . . —	3 42 p.	—	8 39 p.	5 01 a.	—
Aix-les-Bains . . . . —	4 14 p.	—	9 20 p.	5 27 a.	—
Genève . . . . —	8 03 p.	7 23 p.	—	4 14 a.	—
Dijon . . . . —	11 20 p.	2 08 a.	2 23 a.	11 40 a.	1 12 p.
Paris-Lyon (*Buffet*) Arr.	5 08 a.	6 55 a	7 10 a.	5 43 p.	5 59 p.
Paris-Lyon (*Buffet*) Par.	7 35 antim.			6 48 p.	
Paris-Nord (*Buffet*) Arr.	8 37 antim.			7 49 p.	
	(A) 1a, 2a classe	1a 2a cl.	*Déjeun.* 1a 2a cl.	*Pranzo* (**) 1a, 2a, 3	
Par.	9 — antim.	10 30 a.	11 50 a.	9 — p.	
Amiens (*Buffet*) . Arr.	10 40 antim.	12 06 p.	1 25 p.	10 47 p.	
Par.	10 45 antim.	12 26 p.	1 30 p.	10 52 p.	
Boulogne-Gare (*Buffet*) . Arr.	12 18 pomer.	2 — p.	»	12 34 a.	
Par.	12 20 pomer.	2 03 p.	»	12 36 a.	
Calais-M. (*Buffet*) (ora francese) . Arr.	1 » pomer.	Via Folkestone	3 40 p.	1 20 a.	
(ora di Greenwich) . Par.	1 11 pomer.		3 45 p.	1 40 a.	
Douvres . . . . —	3 05 pomer.		5 45 p.	3 45 a.	
Londres Victoria . Arr.	4 50 pomer.		7 30 p.	5 40 a.	
Londres Ch.-Cross Arr.	4 55 pomer.	6 — p.	7 35 p.	5 40 a.	

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSERVAZIONI. — *Viaggiatori.* — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende viaggiatori di 3a classe da Parigi per Boulogne, Calais e l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori di 3a classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne. (A) Questo treno non prende i viaggiatori di 2a classe che per Calais e l'Inghilterra. (B) Il treno che parte da Parigi-Lione alle 8.50 pom. non prende a Parigi in 2a classe che i viaggiatori a destinazione dell'Italia per il Moncenisio. — *Nota importante.* I treni che partono da Parigi-Nord per Londra alle 9 a. e alle 9 p. e quelli che partono da Londra per Parigi-Nord alle 9 a. e alle 9 p., prendono viaggiatori per Boulogne e Boulogne Tintelleries. — *Vetture dirette da Calais verso P.-L.-M.* Una vettura lits-salon e di 1a classe ed una vettura di 2a classe vanno direttamente da Calais a Milano col treno che parte da Calais alle 3 p. e da Parigi-Lione alle 8.50 p. Una vettura di prima classe lits-salon va direttamente da Calais a Ginevra col treno che parte da Calais alle 1 p. e da Parigi-Lione alle 7.25 p. — *Da P.-L.-M. verso Calais.* Una vettura lits-salon e di prima classe ed una vettura di seconda classe vanno direttamente da Milano a Calais col treno partente da Milano alle 10.40 a. e da Parigi-Nord alle 9 a. Una vettura di prima classe lits-salon va direttamente da Ginevra a Calais col treno che parte da Ginevra alle 7.23 p. e da Parigi-Nord alle 9 a. — ═ Fermata per prendere viaggiatori senza lasciarne. — ∽ Fermata per lasciare viaggiatori senza prenderne.

Torino, 1896 — Tip. Lit. Camilla e Bertolero di Natale Bertolero, Via Ospedale, 18.

G. Pastori Direttore Prop. Responsabile

ANNO XXIX. Sabato, 8 Agosto 1896 NUM. 32.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze. 13 — Torino

FERROVIA DEL GOTTARDO

Ventiquattresimo Rapporto della Direzione e del Consiglio di Amministrazione sull'esercizio 1895, all'Assemblea generale degli Azionisti, 27 giugno 1896

(Traduzione del *Monitore*).

(*Cont., vedi N. 27, 28, 30*).

III. — **Organi delle Compagnie.**

L'organizzazione dell'Amministrazione generale non ha subito, durante l'esercizio scorso, alcun cambiamento.

Relativamente allo *stato del personale degli organi della Compagnia*, ricordiamo quanto segue:

L'Assemblea ha rieletto amministratori per un nuovo periodo i membri di cui il mandato era spirato e cioè: sigg. F. Bonzanigo, antico Consigliere nazionale (Bellinzona), Abt, ingegnere (Lucerna), Suter, Consigliere di Stato (Muottathal), Dr Sev. Stoffel (Lucerna), Koller, ing. (Berna), H. vonBleichrœder (Berlino) e C. Figdor, banchiere (Vienna); d'altra parte il Consiglio federale ha rieletto pure per un nuovo periodo il comm. Massa (Milano), il Presidente von Schlierholz (Stuttgart) e il deputato agli Stati R. Simen (Bellinzona).

Da parte sua il Consiglio d'Amministrazione ha rinominato il sig. Stoffel membro e Presidente della Direzione ed il sig. Koller, Supplente della Direzione.

Lo *stato del personale dei funzionari superiori dell'Amministrazione centrale* non ha subito modificazioni.

Durante lo scorso esercizio, il Consiglio d'Amministrazione ha preso in 4 sedute 30 decisioni e la Direzione in 132 sedute ne prese 4703.

1. — COMPIMENTO DELLE ANTICHE LINEE.

a) *Espropriazioni.*

Le spese generali di espropriazione, cioè quelle che non riguardano specialmente i lavori nuovi e complementari enumerati in seguito e non sono compresi negli ammontari rispettivi, si sono elevate nel 1895 alle cifre seguenti:

pagamenti ed indennità alla Commissione di estimo . . . . fr.	4,791.77
indennità per cessioni di piccole parcelle e di servitù . . . . »	449.60
acquisto di un terreno di mq. 56,506 (foresta di protezione sulla sponda del Rigi) »	8,500.00
misure preventive contro l'incendio delle costruzioni potenti essere attaccati dalle scintille delle locomotive . . . . . . »	1,675.00
Totale . . . fr.	15,416.37

b) *Infrastruttura della via.*

1. Ingrandimenti del Grounbach presso Fuelen, spesa inerente al periodo del 1895 fr. 59,415.90; meno: la terza quota della sovvenzione federale . . . » 8,682.85; restano: spese nette a carico della Comp. fr.	50,733,05
2. Dighe di protezione contro le valanghe dell'Entschigthal, presso Wasen . . »	6,192 99
3. Nuove strade per il trasporto di legnami »	1,079.80
4. Muro di protezione al km. 90 3|5 e 90.6 »	16 896.83
5. Indigamento tra Ambri e Rodi . . »	3,694.88
6. Lavori di difesa sul fianco orientale del monte S. Salvatore, tra Lugano e Melide »	18,387.90
7. Passaggio al disotto della linea, chilom. 126.348, sopprimente il passaggio a livello »	3,157,30
8. Rinforzamento delle corde metalliche del ponte inferiore della Wattinger-Reuss come pure del ponte superiore della Mayenreuss »	10,401.20
9. Id. al ponte della Mara presso Marozzia »	8,599.95
10. Balustre sopra diversi muri di sostegno e passerelle pei pedoni lungo i ponti »	40,427.44
11. Sovvenzioni della Compagnia, nella sua qualità di membro di sindacati a diversi indigamenti e correzioni di torrenti: *a)* Lavori eseguiti dal sindacato Moësa-Ticino nel comune di Arbedo fr. 15,864.85; *b)* Indigamento del torrente Molina presso Magadino . . » 8,819.55 »	18,684.40
Totale . . . fr.	178,255.74

c) *Ampliamento di stazioni e scali.*

Riportiamo l'importo complessivo dei lavori eseguiti per singola stazione:

1. Stazione di Brunnen . . . . fr. 9,312.05
2. » Altdorf . . . » 17,173.05
3. » Erstfeld . . . . » 2,305.92
4. » Faido . . . . » 37,405.70
5. » Biasca . . . » 135,618.90
6. » Osogna . . . » 4,325.51
7. » Claro . . . . » 4,554.97
8. » Bellinzona . . » 165,497.93
9. Officine centrali di Bellinzona » 60,641.53
10. Stazione di Rivera Bironico. » 10,735.90
11. » Lugano . . . » 36,530.45
12. » Marozzia . . . » 16,874.81
13. » Capolago . . . » 3,424,11
14. Stazione interna di Chiasso » 18,261.32
15. Fermata di Ranzo-Gerra. . » 14,981.80

Nelle stazioni di Brunnen, Altdorf, Gionino, Bellinzona, Lugano e Locarno, baracche d'isolamento . . . . » 12,415.77

Totale . . . fr. 550,059.72

d) *Telegrafi e segnali.*

1. Torrette di campane-segnali a fianco dei casotti 120 (sopra la stazione di Biasca), 123 (presso Osogna), 207 (tra Balerna e Chiasso), presso il tunnel di Vallone (Bellinzona) ed al km. 169.8 (Monte Brena) . . . fr. 1,791.61

2. Filo di ritorno del telefono sulle linee Airolo-Biasca e Bellinzona-Melide, impianto del telefono nel casotto 1600 (linea del Monte-Cenere) . . . . » 8,394.08

Totale . . . fr. 10,185.69

e) *Inventario dell'esercizio.*

Materiale rotabile:

1. 2 locomotive, serie A^{3T}, numeri 201 e 202 munite di freno Westinghouse . . . . . . fr. 217,064.12
2. 5 locomotive, serie C^{3T}, num. 79,83 » 331,877.00
3. 5 locomotive, serie D^{4T}, » 132, 136 » 381,958.25
4. 50 carri merci, serie G^{R1}, numeri 1901 a 19550, muniti di freno Westinghouse. » 170,966,69
5. Adattamento di tachimetri a nove locomotive . . . . » 5,850.00
6. Adattamento del freno Westingouse a 45 locomotive ed a 266 vetture . . . » 294,519.89
7. Impianto di gabinetti di decenza in 34 vetture di seconda classe, serie B, numeri 421 e 454 . . . . » 34,000.00
8. Adattamento del freno-allarme a 212 vetture . . . . » 16,070.58
9. Adattamento del freno Westinghouse e della condotta di vapore a 27 vagoni . » 22,950.00

Totale . . . fr. 1,475,256.53

Macchine ed utensili per le officine centrali:

1. Diverse macchine-utensili . . . . fr. 83,989.12

Fornitura d'utensili per il servizio dell'esercizio:

Miglioramenti agli impianti esistenti . » 900.00

Ricapitolazione delle somme per il compimento delle antiche linee:

a) Espropriazioni . . . . fr. 15,416.37
b) Infrastruttura della via . . . . » 178,255 74
c) Estensione di stazioni e scali . . » 550,059.72
d) Telegrafi e segnali. . . . . . » 10,185.69
e) Inventario dell' esercizio complessivamente: . . . . » 1,560,145.65

Totale . . . fr. 2,314,063.17

più: la rendita vitalizia della signora Hava-Favre per il 1895. . . . . . . » 10,000.00

Totale generale . . . fr. 2,324,063.17

somma eguale alle spese lorde del 24° Conto di costruzione.

Il Rapporto rende partitamente e minutamente conto di ogni spesa. Noi per brevità ommettiamo queste specificazioni che d'altronde non sono d'interesse generale. (*Continua*).

LE TRAMVIE IN INGHILTERRA

Dalle statistiche ufficiali togliamo le cifre seguenti relative all'esercizio delle tramvie nel Regno Unito durante l'esercizio chiuso il 30 giugno 1895. A titolo di confronto ricordiamo le cifre dell'esercizio precedente:

DESIGNAZIONE	INGHILTERRA E PAESE DI GALLES		SCOZIA		IRLANDA		REGNO UNITO	
	1893-94	1894-95	1893-94	1894-95	1893-94	1894-95	1893-94	1894-95
Capitale di primo impianto	286,360,000	292,133,875	40,717,000	47,585,175	32,642,000	34,189,525	359,719,000	373,908,575
Lunghezza esercitata	1,242	1,239	142	149	185	183	1,569	1,571
Numeri dei cavalli	24,007	24,648	4,241	5,229	2,280	2,396	30,528	32,273
» delle macchine	532	538	10	13	22	19	564	570
» delle vetture	3,393	3,513	429	539	357	367	4,179	4,219
» dei viaggiatori	501,494,739	525,838,417	74,623,088	94,011,220	40,855,003	41,910,824	616,972,830	661,760,461
Prodotto lordo	74,005,000	75,970,000	9,787,000	10,622,050	6,604,000	6,750,000	90,396,000	93,342,150
Spese d'esercizio	58,421,000	58,607,550	8,104,000	8,329,475	4,951,000	5,025,225	71,476,000	71,962,250
Prodotti netti	15,584,000	17,362,550	1,673,000	2,292,575	1,653,000	1,724,775	18,920,060	21,379,900

Le lunghezze esercitate restano all'incirca come quelle dello scorso anno; i mezzi di trazione sono leggermente aumentati nella Scozia. Le condizioni di esercizio non variarono guari. Lo specchio dei prodotti lordi chilometrici seguente lo prova:

PAESI	PRODOTTI LORDI		DIFFERENZE	
	nel 1893-94	nel 1894-95	in più	in meno
	L.	L.	L.	L.
Inghilterra	59,585	61,300	1,715	»
Scozia	68,922	55,900	»	13,022
Irlanda	35,697	36,885	1,188	»

Il prodotto lordo in Scozia continua a decrescere in rapporto al 1892-93 epoca in cui esso raggiungeva la cifra di 80,514 fr. L'esercizio fa tuttavia scaturire un interesse del 4.80 0|0 del capitale impiegato; le cifre corrispondenti per l'Inghilterra e l'Irlanda sono rispettivamente di 5.9 e 5.0.

Se infine noi cerchiamo di renderci conto dell'intensità del traffico otteniamo le seguenti cifre:

PAESI	NUMERO DEI VIAGGIATORI PER VETTURA					
	nell'anno			per giorno		
	1892-93	1893-94	1894-95	1892-93	1893-94	1894-95
Inghilterra. .	143,351	147,672	149,683	393	404	410
Scozia.	191,182	173,923	174,418	521	476	478
Irlanda. . . .	114.811	111.639	114,200	314	306	312

Queste cifre non segnano cambiamenti notevoli nelle condizioni di esercizio.

Quest'anno due nuovi esercizi, quello di Glascow con una rete di 50 chilom. e quello di Leeds di 27 chilom. fra cui 5 a trazione elettrica, sono passati nelle mani dei Municipi. È questa una tendenza che si accentua da qualche tempo in Inghilterra.

Lo specchio seguente segna i prodotti lordi, le spese ed i prodotti netti per ciascun sistema di trazione. È perciò particolarmente interessante ora quasi ovunque che si tratta di trasformare il sistema a cavalli con quello elettrico:

	Trazione a vapore	Trazione a cavalli	Trazione funicolare	Trazione elettrica
Viaggiatori trasportati . . . N.	15,841,584	4,294,327	6,842,538	1,154,345
Vetture . . . »	64	60 (*)	32	14
Prodotti lordi . L.	2,092,500	697,225	918,600	227,325
Spese. . . . »	1,658,925	634,175	417,300	284,575
Prodotto. . . »	433,575	63,050	501,300	—

(*) Compresi 50 omnibus, detti il *Return*.

ESPOSIZIONE GENERALE ITALIANA IN TORINO - 1898

DIVISIONE V

INDUSTRIE MECCANICHE E GALLERIA DEL LAVORO

Il Comitato esecutivo ha predisposto la classificazione degli oggetti compresi nella Divisione V: *Industrie meccaniche e Galleria del lavoro.* — La Divisione delle industrie meccaniche comprenderà nella Mostra gli apparecchi, macchine e strumenti in genere che hanno per iscopo: la produzione e la trasmissione di forza motrice; la locomozione per terra e per mare; la trasformazione e la lavorazione della materia prima per dati risultamenti industriali; la somministrazione dei mezzi di offesa e difesa alla guerra ed alla marina militare; la lavorazione dei terreni e la preparazione dei prodotti agricoli; le ricerche, misurazioni e dimostrazioni scientifiche; la preparazione dei materiali in genere a sussidio delle arti liberali e le applicazioni tecniche della fisica. — La Divisione delle industrie meccaniche comprenderà pertanto diverse Sezioni come risulta dalla classificazione che più sotto riferiamo. — Sono escluse dalla Divisione delle industrie meccaniche le applicazioni dell'elettricità, le quali sono assegnate ad altra speciale Divisione. — Alla Divisione delle industrie meccaniche sarà destinata una grande galleria, nella quale prenderanno posto tutte le macchine indistintamente, siano o no in funzione, in modo che quelle in movimento abbiano ad essere non raggruppate (come nella precedente Mostra del 1884) in un apposito locale, ma intercalate insieme a quelle inattive sopra la intiera area della galleria. Gli industriali, che intendono di presentare la loro industria in azione nella Galleria del lavoro, potranno anche valersi di apparecchi e macchine di provenienza estera. Queste però saranno escluse da qualsiasi esame e distinzione. Per il funzionamento delle macchine saranno impiegati grandi motori a vapore che si troveranno disponibili nel recinto dell'Esposizione, per mezzo di trasmissioni ordinarie o meglio di trasmissioni elettriche, valendosi all'uopo di piccoli motori elettrici, col quale sistema sarà possibile ottenere, a seconda del bisogno, un'estesa suddivisione della forza motrice. Scopo di una tale disposizione è di rendere più interessante la mostra delle macchine tutte, anche di quelle non funzionanti, e di facilitare al massimo la presentazione delle macchine operatrici in movimento, corredate nel tempo stesso di tutti gli accessori ed oggetti che valgano ad illustrare le speciali industrie cui le macchine medesime sono destinate. Il Comitato raccomanda agli espositori, che le macchine ed apparecchi da essi presentati, abbiano essenzialmente carattere commerciale, escludendo gli apparecchi che, sia per la loro specialissima destinazione, sia per la loro eccessiva finezza, debbano essere considerati come prodotti di indole eccezionale e non come prodotti correnti delle officine nelle quali sono stati costruiti. Per le motrici, macchine, utensili ed apparecchi in genere, i quali presentassero organi speciali con nuovi perfezionamenti non abbastanza in vista per essere avvertiti e apprezzati dal pubblico e dalla giuria, sarà bene che siano trasmessi i disegni di dettaglio colle viste e sezioni atte a spiegarne l'intima composizione e il funzionamento, corredati, occorrendo, dei relativi modelli; ove la Commissione lo ritenga conveniente, tali disegni e modelli verranno pure esposti in tutto o in parte in prossimità dei singoli apparecchi ai quali si riferiscono. Apparterranno alla Divisione delle industrie meccaniche anche la meccanica agraria e la meccanica di precisione. Per la sezione della meccanica agraria, il Comitato consiglia agli espositori di aggiungere a corredo del materiale agricolo, le descrizioni, informazioni e risultati di esperienze che valgano a rilevarne il merito speciale, concorrendo così con tutti i mezzi che saranno a loro disposizione a rendere, per quanto è possibile, completa questa importante rassegna del lavoro agricolo, il quale interessa in grado eminente l'economia e l'avvenire del nostro paese. Relativamente alla sezione di meccanica di precisione, giova avvertire che i singoli oggetti da presentarsi alla Mostra dovranno essere di fattura esclusivamente e totalmente nazionale, essendo scopo dell'Esposizione di far conoscere agli studiosi italiani in quanta parte l'industria nazionale possa loro somministrare i mezzi necessari alle loro scientifiche ricerche: ben inteso poi che trattandosi di oggetti di precisione si avrà speciale riguardo al loro carattere di novità e speciale interesse scientifico, non senza avvertire che anzichè alla copia e agli svariati assortimenti di tali oggetti, si farà in questa categoria maggior conto della precisione e della esattezza dell'esecuzione. Il Comitato esecutivo e la Commissione per le industrie meccaniche, mentre raccomandano agli espositori di volere tener conto delle sopracitate avvertenze, fanno caldo appello, perchè vogliano concorrere volonterosi e con tutti i mezzi di cui dispongono, onde dare alla Mostra del lavoro tutta la importanza che è proporzionata allo sviluppo notevole che l'industria meccanica ha raggiunto anche presso di noi in questi ultimi anni, augurando che questa loro cooperazione valga ad attestare luminosamente del progresso industriale e scientifico del nostro Paese, e ad apportare nel tempo stesso ai singoli concorrenti l'immediato vantaggio di aprire nuovi sbocchi al commercio dei loro prodotti. — Ecco ora la classificazione adottata:

SEZIONE I. — MECCANICA GENERALE.

Classe I. Motori e caldaie. Categoria 1. Meccanismi per utilizzare la forza muscolare dell'uomo e degli animali. Categoria 2. Motori idraulici (ruote, turbine, macchine a colonna d'acqua). Categoria 3. Motori a vento. Categoria 4. Motori a gas, a petrolio, a benzina ed analoghi; motori ad aria calda, ad aria compressa. Categoria 5. Motrici a

vapore fisse, semifisse e locomobili. Categoria 6. Caldaie a vapore e loro parti complementari. Categoria 7. Accessori dei motori idraulici e termici. — *Classe II. Trasmissioni del moto.* Categoria unica. Trasmissione per mezzo di alberi, di cinghie, di funi e per mezzo di fluidi; loro accessori. — *Classe III. Macchine di sollevamento.* Categoria 1. Meccanismi pel sollevamento dei pesi (ascensori, taglie, paranchi, grue, ecc.). Categoria 2. Meccanismi ed apparecchi pel sollevamento dei liquidi (pompe, arieti, norie, timpani, pulsometri, ecc.). — *Classe IV. Macchine ed apparecchi diversi.* Categoria 1. Macchine pneumofore: compressori, trombe eoliche, ventilatori, aspiratori. Categoria 2. Macchine ed apparecchi per la produzione e la utilizzazione del calore nelle applicazioni industriali: focolai fissi e mobili, camini, stufe, caloriferi ad aria, ad acqua ed a vapore, forni, fornelli, ecc., essiccatoi, apparecchi di ventilazione e di disinfezione. Categoria 3. Macchine ed apparecchi per la produzione industriale del freddo. — *Classe V. Apparecchi per prevenire gl'infortuni sul lavoro.* Categoria unica. Apparecchi diversi destinati a prevenire gli infortuni sul lavoro.

SEZIONE II. — MACCHINE OPERATRICI ED APPARECCHI INDUSTRIALI.

Classe I. Macchine per le industrie minerarie ed estrattive. Categoria 1. Apparecchi ed utensili per l'affondamento dei pozzi, perforatrici, macchine di estrazione e di esaurimento, apparecchi di sicurezza per la discesa delle bigoncie e degli operai. Meccanismi ed apparecchi per le industrie estrattive e metallurgiche. Categoria 2. Meccanismi per la preparazione dei cementi, delle argille e dei materiali refrattari; per la fabbricazione dei mattoni, delle tegole e dei tubi. Categoria 3. Meccanismi per l'arte vetraria e la ceramica. Categoria 4. Meccanismi per lavorare le pietre ed i marmi. Categoria 5. Meccanismi per lavoro e taglio delle pietre dure. Categoria 6. Macchine ed apparecchi per la fabbricazione dei combustibili agglomerati. — *Classe II. Macchine applicate all'arte del costruttore.* Categoria 1. Meccanismi ed apparecchi per le fondazioni comuni, subacquee, ad aria compressa, per la preparazione delle malte, per lo scavo e trasporto delle terre e materiali, frangipietre, telesfori, rulli compressori, ecc. Categoria 2. Ponti di servizio ed armature, scale mobili. — *Classe III. Macchine per il lavoro dei metalli.* — Categoria 1. Macchine operatrici ed utensili per la foggiatura, lavorazione e finimento dei metalli. Categoria 2. Macchine ed apparecchi per fonderia. Categoria 3. Macchine per fabbricare oggetti speciali di metallo, come fili, funi, tele, tubi, chiodi, aghi, uncinetti, catene, ferri da cavallo, bottoni, monete, medaglie, recipienti di lamierino, capsule, cartuccie, ecc. Categoria 4. Macchine ed utensili del gioielliere, orefice, incisore. Categoria 5. Macchine ed utensili per far posate, strumenti da taglio, penne, chincaglierie, ecc. — *Classe IV. Macchine per il lavoro del legno, avorio, ecc.* Categoria 1. Macchine operatrici ed utensili per la lavorazione del legno. Categoria 2. Apparecchi per la stagionatura, conservazione, curvatura ed indurimento del legno. Categoria 3. Macchine per lavorare l'avorio, il corno, l'osso, la tartaruga, ecc. — *Classe V. Macchine per le industrie chimiche.* Categoria 1. Macchine ed apparecchi per i laboratori chimici e farmaceutici e per le profumerie. Categoria 2. Macchine ed apparecchi per la fabbricazione dei colori e vernici. Categoria 3. Macchine ed apparecchi per la concieria e la lavorazione delle pelli e dei cuoi. Categoria 4. Macchine ed apparecchi per la preparazione ed il lavoro della guttaperca, caoutchouc, ecc. Categoria 5. Macchine ed apparecchi per la fabbricazione delle candele, saponi e fiammiferi. Categoria 6. Macchine ed apparecchi per l'industria dei tabacchi. Categoria 7. Macchine ed apparecchi di distillazione in genere ad eccezione dei vini e vinacce. Categoria 8. Macchine ed apparecchi per la fabbricazione dei grassi e degli olii, ad eccezione di quello delle olive. Categoria 9. Macchine ed apparecchi per la fabbricazione della colla, amido, fecola, ecc. Categoria 10. Macchine ed apparecchi per l'imbiancamento dei filati e dei tessuti, per le tintorie, stamperie, lavanderie, ecc. — *Classe VI. Macchine ed apparecchi per la produzione ed utilizzazione dei gaz combustibili.* Categoria 1. Gazogeni, gazometri ed apparecchi relativi alla fabbricazione, distribuzione, misura ed utilizzazione del gaz-luce. Categoria 2. Gazogeni, gazometri ed apparecchi relativi per altri gas combustibili. — *Classe VII. Macchine per l'industria della carta, macchine tipografiche, litografiche, ecc.* Categoria 1. Macchine ed apparecchi per la preparazione dei cenci e loro succedanei, per la fabbricazione della carta a mano ed a macchina; macchine a lisciare, a comprimere, tagliare, piegare, lineare, far buste da lettere; macchine per la fabbricazione dei cartoni e di tutte le carte anche speciali, da copialettere, trasparenti, da disegno, satinate, di fantasia, ecc. Categoria 2. Materiale occorrente alle tipografie, litografie, stamperie, librerie, ecc. Macchine a preparare, comporre e scomporre i caratteri; macchine tipografiche di ogni genere. Categoria 3. Macchine per incidere; torchi e macchine litografiche; apparecchi di cromolitografia, calcografia, zincografia, fotolitografia, fototipia, ecc.; materiali per la legatura dei libri. Categoria 4. Macchine ed apparecchi per la fabbricazione delle tappezzerie, delle carte da giuoco e simili. Categoria 5. Apparecchi per la scrittura meccanica e per la riproduzione e riduzione di scritti e disegni. — *Classe VIII. Macchine per le industrie dei filati e dei tessuti.* Categoria 1. Macchine ed apparecchi per la filatura e la torcitura delle fibre tessili. Categoria 2. Macchine ed apparecchi per la tessitura e per il finimento dei tessuti. Categoria 3. Telai d'ogni genere per far maglie, pizzi, reti, passamanterie, treccie, corderie, ecc. — *Classe IX. Macchine per le industrie alimentari.* Categoria 1. Macchine ed apparecchi per ridurre i cereali in farina: macine, laminatoi, disintegratoi, buratti, ecc. Categoria 2. Macchine ed apparecchi per la panificazione e la lavorazione delle paste. Categoria 3. Macchine ed apparecchi per le pilerie di riso. Categoria 4. Macchine ed apparecchi per la preparazione, cottura e conservazione delle sostanze alimentari. Categoria 5. Macchine ed apparecchi per la fabbricazione del cioccolatte e dei confetti in genere, per la torrefazione e macinazione del caffè e succedanei. — *Classe X. Macchine per industrie diverse.* Categoria 1. Macchine ed apparecchi per la confezione degli abiti. Macchine da cucire, ricamare, ecc. Categoria 2. Macchine ed apparecchi per la fabbricazione dei guanti, degli ombrelli e dei ventagli, ecc. Categoria 3. Macchine ed apparecchi per la fabbricazione dei cappelli (feltro e paglia). Categoria 4. Macchine ed apparecchi per la fabbricazione delle spazzole, dei turaccioli, degli oggetti di minuteria.

SEZIONE III. — MACCHINE DI LOCOMOZIONE E NAUTICA.

Classe I. Materiale da trasporto su strade ordinarie. Categoria 1. Locomotive stradali, vetture automotrici. Categoria 2. Carri e carrozze d'ogni genere. Categoria 3. Velocipedi e velocimani. — *Classe II. Materiale fisso e mobile per le strade ferrate e per le tramvie.* Categoria 1. Varii sistemi di armamento, scambi, piattaforme, carrelli trasbordatori, ecc. Sistemi di trasmissione a distanza per scambi. Sistemi di segnalamento. Categoria 2. Locomotive, carrozze e carri per ferrovie ordinarie; parti relative. Freni, segnali di sicurezza ed apparecchi di intercomunicazione. Illuminazione e riscaldamento delle carrozze. Categoria 3. Armamento e materiale fisso e mobile delle strade ferrate economiche e delle tramvie a cavalli ed a trazione meccanica. Categoria 4. Sistemi speciali di trazione: sistema funicolare e pneumatico. — *Classe III. Materiale di navigazione.* Categoria 1. Zattere e barche di ogni genere; navi a vela, a vapore ed a gas per la navigazione fluviale, lacuale e marittima. Categoria 2. Caldaie, macchine motrici e propulsori. Categoria 3. Materiale per l'attrezzatura delle navi. Categoria 4. Materiale da nuoto e da esplorazioni subacquee; meccanismi per prevenire le collisioni. — *Classe IV. Materiale per i porti.* Categoria 1. Apparecchi speciali per il servizio dei porti, scavafanghi, ecc. Categoria 2. Disegni e modelli dei bacini stabili e galleggianti, scali di alaggio e cantieri navali. Fari e semafori. — *Classe V. Areonautica.* Categ. unica. Macchine ed apparecchi di areonautica.

Sezione IV. — Guerra e Marina.

Classe I. Macchine e materiali da guerra. Categoria 1. Macchine ed apparecchi diversi per la preparazione dei materiali da guerra. Categoria 2. Artiglierie, proietti e munizioni; materie, attrezzi e meccanismi relativi. Mine. Categoria 3. Armi portatili e loro munizioni; materie, attrezzi e meccanismi relativi. Categoria 4. Carreggio, affusti, materiale da ponte, da servizio sanitario, telegrafico e diversi. Categoria 5. Materiali e sistema di difesa, attrezzi ed oggetti attinenti. Categoria 6. Attrezzi per arredi e sussistenze. Categoria 7. Apparecchi di precisione per uso militare; metodi e lavori di topografia e geografia, riproduzione di carte, disegni, ecc. Pubblicazioni. — *Classe II. Macchine e materiali per la marina militare.* Categoria 1. Modelli di navi e sistemi diversi attinenti; parti diverse; attrezzatura. Categoria 2 Caldaie e macchine marine, motori diversi e parti attinenti. Categoria 3. Artiglierie, affusti, armi portatili, proietti e munizioni, torpedini. Categoria 4. Disegni e modelli di arsenali e cantieri marittimi, macchine, meccanismi ed attrezzi speciali. Categoria 5. Apparecchi di precisione; servizio idrografico e meteorologico; carte e pubblicazioni.

Sezione V. — Macchine per l'Agricoltura.

Classe I. Macchine per lavorare il terreno. Categoria 1. Apparecchi, strumenti e macchine per lavorare e coltivare le terre (vanghe, zappe, badili); strumenti e processi di fognatura; aratri, estirpatori, coltivatori, rincalzatori, erpici, rulli, frangi zolle, zappa cavallo, ecc. Aratura a vapore ed elettrica. Categoria 2. Materiale rurale da trasporto, sistemi d'attacco ed attrezzi relativi (slitte. carriuole, barocci e carri, guidovie rurali). Categoria 3. Seminatoi e spanditori di concimi. Categoria 4. Strumenti e macchine da raccolta (rastrelli a mano, falci, macchine falciatrici, mietitrici automatiche, legatrici del covone, spandifieno, raccattafieno, ecc. Categoria 5. Utensili per orti e giardini. — *Classe II. Motori rurali.* Categoria unica. Ruote, maneggi, motori rurali ad acqua ed a vapore, locomobili e locomotive rurali (a vapore, a gas, a petrolio, ecc.). — *Classe III. Macchine per la manipolazione dei prodotti.* Categoria 1. Trebbiatrici, sgranellatrici, spannocchiatrici, ventilatori e pulitori, decorticatrici, stigliatrici, frantoi da cereali, trinciatuberi, trinciafoglia, trinciaforaggi, trita e trinciapaglia, strettoi per il fieno e per i *silos*, essiccatoi per cereali, ecc. Categoria 2. Materiale per la coltivazione, il governo ed il taglio dei boschi. Categoria 3. Apparecchi e meccanismi per la lavorazione del latte, per la fabbricazione del burro e del formaggio. Categoria 4 Apparecchi e meccanismi per la raccolta e lavorazione delle olive e preparazione dell'olio. Categoria 5. Apparecchi e meccanismi per la viticoltura e vinificazione. Categoria 6. Apparecchi di distillazione di vini e vinacce. Apparecchi di concentrazione di mosti e vini. — *Classe IV. Macchine ed apparecchi per prosciugamento ed irrigazioni, ecc.* Categoria unica.

Sezione VI. — Macchine di precisione.

Classe I. Strumenti di misura. Categoria 1. Strumenti ed apparecchi per la misura delle lunghezze; macchine a dividere; regoli calcolatori ed aritmometri; apparecchi per la misura della superficie e dei volumi. Pesi e bilancie. Categoria 2. Strumenti ed apparecchi per la misura del tempo; orologi idraulici, pneumatici; conta secondi, metronomi; orologi di controllo per le guardie, sveglie, ecc., cronometri; apparecchi di osservazione, autoregistratori. Categoria 3. Strumenti ed apparecchi di sperimentazione per le macchine: tachimetri, contagiri, dinamometri e dinamografi; idrometri, reometri, anemometri ed altri strumenti di misura della velocità; misuratori dei liquidi e dei gas; pesatori; indicatori delle pressioni. Categoria 4. Macchine per la determinazione delle condizioni meccaniche e resistenza dei metalli e materiali diversi. — *Classe II. Strumenti diversi.* Categoria 1. Strumenti ed apparecchi di fisica e di chimica generale. Categoria 2. Strumenti di meteorologia, idrografia e fisica terrestre. Categoria 3. Strumenti ottici, lenti, microscopi, cannocchiali, apparecchi di proiezione; obbiettivi ed apparecchi fotografici (*Vedi Classificazione della Divisione II, Sezione VI*); spettroscopi, saccarimetri, apparecchi ottici per fari. Categoria 4. Strumenti topografici, geodetici ed astronomici. Categoria 5. Strumenti per le scienze biologiche. Categoria 6. Strumenti per il disegno.

INFORMAZIONI PARTICOLARI
DEL *MONITORE*

Conferenza ferroviaria circa i furti.

Terminarono avanti ieri a Bologna le adunanze (da noi annunciate nel precedente numero) dei rappresentanti le Società Adriatica, Mediterranea e Sicula, sotto la presidenza del comm. ing. Alzona, Capo-servizio del Movimento e Traffico dell'Adriatica, circa i mezzi atti ad impedire i furti alla ferrovia. Le deliberazioni sono d'indole tutt'affatto interna. I verbali furono firmati, e al Ministero è stata spedita una relazione di quanto è stato approvato.

><

Ferrovie della Sicilia.

(*Assemblea generale straordinaria degli azionisti*).

Per il 29 scorso mese era convocata l'assemblea generale straordinaria della Società Italiana delle Ferrovie Sicule per deliberare sugli accordi da stabilire con il Governo per l'esecuzione del progetto di legge intitolato: « Lavori e provviste per le linee in esercizio ».

Le azioni depositate il 21 luglio per intervenire all'assemblea furono 16,411, mentre in base all'art. 30 dello statuto ne sarebbero occorse 20,000.

L'articolo suddetto fu modificato nell'assemblea del 29 novembre 1895 per ridurre dalla metà al terzo la quantità delle azioni occorrenti per deliberare su speciali argomenti, e la Società ha ottenuto l'approvazione governativa alla detta modificazione, ma essendo ancora in corso il provvedimento del Tribunale civile che deve omologare, l'assemblea non ha potuto aver luogo per insufficienza delle azioni depositate.

><

Impianto di binari nella stazione centrale di Milano.

La Mediterranea ha presentato all'approvazione governativa una proposta di variante al progetto approvato con decreto del 24 gennaio 1896 per l'impianto di un fascio di binari a nord del fabbricato uffici nella stazione di Milano-centrale; nonchè il progetto relativo al fascio di otto binari fra il magazzino del materiale fisso ed il gazometro in direzione normale alla linea Milano-Torino e con accesso dal bivio Magna. L'importo complessivo dei due progetti ammonta a L. 378,800 oltre a L. 95,616.74 per materiale metallico di armamento. Il detto importo presenta una rilevante economia in confronto del progetto approvato.

><

Progetto di raccordo della stazione di Luino colla sponda del Lago Maggiore.

La Direzione generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha sottoposto all'approvazione governativa il progetto di raccordo della stazione internazionale di Luino colla sponda locale del Lago Maggiore, utilizzando la sede della ferrovia economica Ponte Tresa-Luino, mediante binario a scartamento normale che serva a mettere in diretta comunicazione colla ferrovia il traffico lacuale che

fa capo a Luino. La spesa preventivata per l'esecuzione delle opere considerate in progetto ammonta a L. 16,350 oltre l'importo del materiale metallico di armamento in L. 21,000, e così in complesso L. 37,350.

><

Nuove costruzioni dell'Adriatica.

(*Stato dei lavori al 1° giugno 1896*).

I. — Linea Lecco-Colico (In esercizio).

Continuano i lavori di completamento e sistemazione della linea.

II. — Linea Rocchetta Melfi-Potenza.

Tronco Rocchetta-Rionero (In esercizio). — Si seguita a lavorare in opere di sistemazione e consolidamento.

Tronco Rionero-Potenza. — a) Movimenti di materie. — Parte eseguita in rialzo m³ 407,030. Parte eseguita in iscavo m³ 401,550. Totale m³ 808,580. Parte da eseguirsi in rialzo m³ 169,920. Parte da eseguirsi in iscavo m³ 147,030. Totale m³ 316,950. Movimento complessivo m³ 1,125,530. Il lavoro fatto corrisponde a 71[100 del totale, coll'aumento di 5[100 sul quantitativo del mese precedente.

b) Opere d'arte. — Delle 147 opere d'arte (fra maggiori e minori), 72 sono ultimate, 46 in costruzione e 29 non ancora iniziate.

Nel mese si è lavorato in 15 opere minori ed in 21 maggiori, iniziandone alcune, alcune ultimandole. Il lavoro fatto corrisponde a 64[100 del totale, con l'aumento di 6[10 sul quantitativo del mese precedente.

c) Gallerie. — Si è iniziata nel mese la galleria Canalicchio, e si è proseguito il lavoro in altre 10 (cioè, tutte quelle in corso, meno la galleria Viggiani). Nell'insieme si hanno 5 gallerie ultimate, della lunghezza complessiva di m. 4111; 12 in costruzione, di lunghezza complessiva m. 5813, dei quali trovansi eseguiti m. 4039; Il lavoro fatto corrisponde a 80[100 del totale, coll'aumento di 5[100 sul quantitativo del mese precedente.

d) Stazioni. — Nel mese si è lavorato nei fabbricati della stazione di Lagopesole, ed un poco alle murature di fondazione del fabbricato viaggiatori in stazione di Potenza Superiore. I fabbricati delle altre 3 stazioni sono ultimati. Lavoro eseguito 70[100 del totale, con l'aumento di 1[100 sul quantitativo del mese precedente.

e) Case cantoniere. — Si è lavorato nel mese a 5 cantoniere, completandone 2 e iniziandone una. Nell'insieme si hanno: 35 ultimate, 5 in corso di costruzione ed una non iniziata. Lavoro eseguito 93[100 del totale, con l'aumento di 3[100 sul quantitativo del mese precedente.

f) Passaggi a livello. — Come il mese precedente, 60[100 del totale.

g) Opere di consolidamento. — Nel mese si è lavorato in 24 di tali opere; iniziate 6; ultimate 5. Nell'insieme si hanno: 46 ultimate, 32 in costruzione. (Le opere, nelle quali si è lavorato nel mese sono indicate nello stato di avanzamento con X rosso).

h) Armamento: Lavoro del mese ml. 300 di massicciata, in 1° strato. Nell'insieme si ha: massicciata, 1° strato ml. 11.330; massicciata, 2° strato ml. 1915. Posa ml. 2870.

III. — Linea Rocchetta Melfi-Gioia (In esercizio).

IV. — Linea Sulmona-Isernia.

Tronco Sulmona-Cansano (In esercizio).

Tronco Cansano-Isernia. — a) Movimenti di materie. — Parte eseguita in rialzo m³ 1,133,035. Parte eseguita in iscavo m³ 868,365. Totale m³ 2,201,400. Parte da eseguirsi in rialzo m³ 139,470. Parte da eseguirsi in iscavo m³ 81,540. Totale m³ 221,010. Movimento complessivo m³ 2,422,410. Il lavoro fatto corrisponde a 91[100 del totale, con l'aumento di 2[100 sul quantitativo del mese precedente.

b) Opere d'arte. — Delle 343 opere d'arte (fra maggiori e minori), 250 sono ultimate, 66 in corso di costruzione e 27 non iniziate. Durante il mese si è lavorato in 31 opere minori ed in 24 maggiori, iniziandone delle nuove, completandone di quelle in corso. Il lavoro fatto corrisponde a 87[100 del totale, con l'aumento di 3[100 sul quantitativo del mese precedente.

c) Gallerie. — Gallerie ultimate 33, della lunghezza complessiva di m. 19,529. Gallerie in costruzione 5, della lunghezza complessiva di metri 1352, di cui trovansi eseguiti m. 1291. Una galleria non iniziata di m. 76. Il lavoro eseguito nel mese non influisce che per millesimi sulla percentuale; onde si ritiene quella del mese precedente 99[100.

d) Stazioni. — Qualche lavoro di muratura e di finimento in vari fabbricati di stazioni durante il mese. (Nello stato di avanzamento sono distinti con X rosso quelle opere nelle quali si è lavorato nel mese). Nell'insieme si hanno 4 stazioni con i fabbricati ultimati e 11 con i fabbricati in costruzione. Il lavoro fatto corrisponde a 70[100 del totale, con l'aumento di 1[100 sul quantitativo del mese precedente.

e) Case cantoniere. — Iniziate nel mese le fondazioni di 3 cantoniere, ultimata una; eseguiti lavori di finimento in altre 8. Complessivamente si hanno 63 case ultimate, 29 in costruzione. Il lavoro fatto corrisponde a 91[100 del totale, con l'aumento di 1[100 sul quantitativo del mese precedente.

f) Passaggi a livello. — Eseguiti per 55[100, come al mese precedente.

g) Opere di consolidamento. — Si è lavorato nel mese in 24 opere, iniziandone 16, completandone 8. Nell'insieme si hanno: 80 ultimate, 16 in costruzione.

h) Armamento. — Eseguiti nel mese ml. 770 di massicciata in 1° strato e 4250 di posa. Questa è giunta presso il chilometro 57. Complessivamente si ha: massicciata, 1° strato, ml. 62,470: massicciata, 2° strato, ml. 21,106. Posa ml. 30,750.

V. — Linea Barletta-Spinazzola (in esercizio).

><

Ferrovie del Mediterraneo.

(*Progetti, preventivi, ecc., presentati all'approvazione governativa*).

L'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici:

1. Il contratto stipulato colla Ditta Cavanna fratelli di Genova per l'appalto di lavori di completamento della *Ferrovia succursale dei Giovi;*

2. La proposta dei lavori occorrenti per provvedere all'impianto di una condotta d'acqua pel lavaggio delle locomotive nella rimessa macchine della stazione di Moretta lungo la ferrovia da *Airasca a Cavallermaggiore.* La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 330;

3. Il contratto stipulato coll'Impresa Gervaso Giuseppe di Valenza per l'esecuzione di lavori di ampliamento e di completamento della stazione di Asti (linea Alessandria-Torino) in dipendenza dell'innesto nella medesima della nuova Strada ferrata *Genova-Ovada-Acqui-Asti;*

4. Il progetto dei lavori occorrenti per la ricostruzione della fossa di lavaggio del terzo binario nella rimessa locomotive della *Stazione centrale di Napoli,* con annesso preventivo di spesa di L. 1900;

5. Un nuovo progetto per l'allargamento del viadotto di *Sampierdarena* e di alzamento della linea della Coscia fra il quadrivio della galleria di San Benigno ed il sottovia Barabino. L'approvazione del progetto dovrebbe valere anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le espropriazioni. L'importo preventivato per l'esecuzione delle opere ammonta a L. 751,560 oltre a L. 15,840 per materiali metallici di armamento. Nella predetta somma le espropriazioni figurano per L. 330,000 e per L. 355,300 i lavori a contratto.

(*Gare aggiudicate*).

Il giorno 25 del mese di luglio, testè spirato, ebbe luogo in Milano, presso la Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo, la gara a licitazione privata per l'appalto della costruzione delle opere occorrenti per modificazioni ed aggiunte agl'impianti esistenti nella stazione di Cosenza in seguito all'innesto nella medesima del tronco da Cosenza a Pietrafitta, dell'importo presunto di L. 15,500. Alla gara vennero invitate n. 13 Ditte, ma le concorrenti furono sotanto 5. È rimasta aggiudicataria provvisoria la Ditta Grano Giuseppe di Taranto, col ribasso del 19.13 0[0 sui prezzi della tariffa.

><

Ferrovie dell'Adriatico.

(*Progetti, preventivi, ecc. presentati all'approvazione governativa*).

La Direzione generale delle Strade Ferrate Meridionali ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici:

1. La proposta dei lavori occorrenti per provvedere al consolidamento del sottovia della luce di m. 5.10 al chilometro 29.128 della ferrovia da *Milano a Peschiera*. Si presume necessaria una spesa di L. 4800. Alla esecuzione dei lavori si propone di provvedere in economia;

2. La proposta per sistemare e consolidare la cunetta murata e la scarpa della trincea nell'angolo verso la rimessa vetture del piazzale interno della *stazione di Solmona*. La spesa occorrente si presume di L. 700. Si domanda di provvedere all'esecuzione dei lavori mediante cottimo a trattativa privata;

3. La proposta dei lavori necessari per consolidare il ponte sul torrente Romealta al chilom. 128.712 della linea *Orte-Chiusi-Terontola-Firenze*. La spesa all'uopo occorrente è preventivata in L. 6500 ed all'esecuzione dei lavori si propone di provvedere in economia, o mediante cottimo fiduciario;

4. Un nuovo progetto per la sistemazione del servizio d'acqua nella stazione di Pontassieve, lungo la linea *Orte-Chiusi-Terontola-Firenze*, mediante presa d'acqua dal fiume Sieve. La spesa preventivata per l'esecuzione delle opere ammonta a L. 17,000 ed è conforme a quella considerata nel progetto primitivo. All'esecuzione dei lavori si propone di provvedere in parte mediante cottimo ed in parte ad economia. I tubi ed i meccanismi verranno provveduti a mezzo dei magazzini sociali;

5. La proposta per eseguire alcuni provvedimenti intesi a migliorare le condizioni del ponte sul Po a Borgoforte, lungo la ferrovia da *Modena a Mantova*. Trattasi di opere di difesa a sponda destra e di presidio con scogliere alte sino a m. 8 sotto lo zero dell'idrometro per le pile 2ª e 3ª. La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 180,000 ed all'esecuzione delle opere progettate si propone di provvedere parte in economia e parte mediante appalto a licitazione privata;

6. La proposta di lavori di consolidamento della sponda sinistra del torrente Stirone a monte del ponte situato al chilometro 33.984 della linea *Piacenza-Bologna* con annesso preventivo di spesa di L. 10,000;

7. Il contratto stipulato colla Ditta Mongardi Giovanni per la costruzione di una galleria artificiale nella trincea Salice fra i chilometri 24.351 e 24.493 della ferrovia da *Faenza a Firenze;*

8. Una nuova proposta per fornire di acqua potabile le stazioni e le case cantoniere della linea *Roma-Solmona* che ne sono sprovviste. La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 18,000 ed all'esecuzione delle opere si propone di provvedere mediante appalto a licitazione privata;

9. Il contratto stipulato colla Ditta Coccioni Benigno per i restauri da eseguire di urgenza ai muri frontali del viadotto Tarina al chilometro 146.886 della linea *Roma-Solmona;*

10. La proposta per sottomurare e prolungare il muro di sponda sinistra a monte del ponte sul torrente Corvi al chilom. 81.551 della linea *Roma-Solmona*. Spesa preventivata L. 900;

11. I contratti stipulati rispettivamente colle Ditte Zanella ing. Aristide e Sani-Gagliardi per i lavori compresi nel primo e nel secondo lotto delle opere d'ampliamento della *stazione di Fabriano* in dipendenza dell'innesto nella medesima della nuova linea per Urbino.

><

Biglietti andata e ritorno per Caltanissetta, Catania e Messina.

Ci scrivono da Caltanissetta che quella Camera di Commercio ed Arti, a proposito della istituzione dei biglietti di andata e ritorno fra Caltanissetta, Catania e Messina, ha fatto osservare che, qualora si voglia ottenere che il provvedimento riesca di vero giovamento al pubblico, occorre che la validità dei biglietti medesimi venga portata a 6 giorni per Catania ed a 12 giorni per Messina.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato ha ritenuto che possa procedersi alla concessione, alla Società della ferrovia Torino-Ciriè-Lanzo, della costruzione e dell'esercizio di un binario di raccordo della stazione di detta ferrovia coi Gazogeni e con altri stabilimenti industriali di Torino, binario che la Società stessa si obbliga di costruire e di esercitare a tutte sue spese, rischio e pericolo.

Il Consiglio di Stato ha espresso l'avviso che, tenuto conto dei suggerimenti dati in linea tecnica dal Consiglio superiore dei Lavori Pubblici e con le modificazioni ed aggiunte proposte al capitolato di concessione, possa essere accolta la domanda dell'ingegnere Minieri diretta ad ottenere la concessione di una ferrovia da Napoli per Bellavista alla stazione inferiore della funicolare del Vesuvio. La linea è divisa in tre tronchi, cioè:

1. Dalla piazza del Municipio allo stabilimento Guppy della lunghezza di m. 2782;

2. Dallo stabilimento Guppy a Bellavista della lunghezza di m. 9751;

3. Da Bellavista alla stazione inferiore della funicolare del Vesuvio di m. 7689.

La lunghezza pertanto di tutta la linea è di m. 20,222. La spesa totale preventivata per l'esecuzione dei lavori ammonta a L. 2,443,958.76. Per la concessione della linea lo Stato non deve incontrare alcuna spesa. La linea verrà costruita a sezione normale colle modalità delle ferrovie economiche di secondo tipo, e la relativa concessione sarà duratura per 90 anni. Le stazioni che si do-

vranno stabilire sulla nuova via sono le seguenti: piazza della Maddalena in Napoli, Sebeto, Passigno, Villa San Giovanni, Barra, San Giovanni a Cremona, Bellavista, Pugliano, Osservatorio e Stazione della funicolare del Vesuvio.

Il Consiglio di Stato ha inoltre dato il suo parere: *a*) su di un atto di transazione concordato dalla Amministrazione ferroviaria coll'impresa Rosano. a definizione delle questioni sorte in ordine ai lavori di impianto della Stazione-succursale a quella del Porto di Palermo; *b*) circa la applicabilità della multa contrattuale a carico della impresa Sisto, per ritardata esecuzione dei lavori di riparazione del ponte situato al chilometro 114.277 della linea da Roccapalomba a Santa Caterina.

><

Ferrovie del Mediterraneo.

Prospetto del materiale mobile in servizio ed in costruzione al 1° luglio 1896 sulla Rete Mediterranea:

Specificazione del materiale mobile		Materiale mobile In servizio	In costruz.	Totale
I. *Locomotive:*				
a ruote libere	N.	43	—	43
a quattro ruote accoppiate:				
con avantreno girevole	»	154	—	154
con un asse portante	»	357	—	357
a sei ruote accoppiate	»	494	4	498
a otto ruote accoppiate	»	178	—	178
locomotive-*tenders* per servizio dei treni:				
a quattro ruote accoppiate	»	59	—	59
a sei ruote accoppiate	»	16	—	16
locomotive-*tenders* per manovre	»	13	—	13
Totale locomotive	N.	1314	4	1318

Proporzione per ogni chilometro di strada: in servizio 0.2303; in costruzione 0.0007; totale 0.2310.

II. *Carrozze:*				
(per servizio ordinario):				
di lusso, saloni e break S, Al	N.	56	—	56
di 1ª classe A, Ab, Ac	»	483	10	493
di 2ª classe B, Bb, Bc	»	701	15	716
miste di 1ª e 2ª classe AB, ABc	»	435	12	447
miste di 2ª classe con compartimento per la posta BU	»	50	—	50
di 3ª classe C	»	1605	43	1648
miste di 2ª e 3ª classe	»	—	—	—
miste di 1ª, 2ª e 3ª classe ABC	»	11	—	11
di 4ª classe E	»	12	—	12
ridotte per pacchi postali U	»	48	—	48
(per servizi economici):				
di 1ª classe As	»	29	—	29
di 2ª classe Bs	»	53	—	53
miste di 1ª e 2ª classe ABs	»	49	—	49
di 3ª classe Cs	»	130	—	130
di 3ª classe con compartimento bagagli CDs	»	23	—	23
miste di 1ª e 2ª e 3ª classe ABCs	»	1	—	1
Totale carrozze	N.	3686	80	3766

Proporzione per ogni chilometro di strada: in servizio 0.6461; in costruzione 0.0140; totale 0.6601.

III. *Bagagliai:*				
ordinari D	N.	942	10	952
con compartim. per la posta	»	—	—	—
Totale bagagliai	N.	942	10	952

Proporzione per ogni chilometro di strada: in servizio 0.1651; in costruzione 0.0017; totale 0.1668.

IV. *Carri:*				
scuderia G	N.	90	—	90
per piccolo bestiame T, Tl	»	60	—	60
per merci, coperti H, Hm	»	3257	—	3257
per merci e bestiame, coperti HB, HBd, HBp	»	9325	—	9325
per merci, scoperti:				
» a sponde alte L	»	6150	49	6199
a sponde basse N, Nt, Nf, Ntf	»	2553	—	2553
id. id. con bil. NBt, NBtf, NBo	»	694	—	694
id. id. senza sponde No	»	27	—	27
cisterna per liquidi (acqua, vino, petrolio, ecc.) R, Rv, W, Y	»	195	—	195
per acidi O	»	10	—	10
per terra e ghiaia Q	»	401	—	401
per gas GA	»	12	—	12
spazzaneve Z	»	62	—	62
con sagoma per visita gallerie V	»	2	—	2
con attrezzi di soccorso K	»	49	—	49
con grue	»	—	—	—
diversi P, M	»	46	—	46
Totale carri	N.	22933	49	22982

Proporzione per ogni chilometro di strada: in servizio 4.0198; in costruzione 0.0085; totale 4.0285.

><

Tariffe ferroviarie italiane.

Siamo informati che la Direzione Generale delle Strade Ferrate Meridionali ha ritenuto opportuno di estendere la tariffa eccezionale n. 1006, piccola velocità, relativa ai trasporti di lignite, alle spedizioni a vagone completo in destinazione della stazione di Mantova.

—

È in corso un decreto dei Ministri dei Lavori Pubblici e d'Agricoltura, Industria, e Commercio, col quale si dispone quanto segue:

1° È soppressa la tariffa speciale n. 11, G. V., e ne è istituita una nuova collo stesso numero per il servizio dei pacchi ferroviari;

2° Il servizio di cui sopra viene esteso a tutte le ferrovie secondarie (eccezione fatta delle Venete) e le Imprese lacuali ammesse al servizio cumulativo colle reti Mediterranea ed Adriatica, nonchè alla Società della ferrovia Sicula-Occidentale (Palermo-Marsala-Trapani), sul percorso delle loro linee, pei trasporti fra le stazioni di esse ferrovie secondarie e imprese lacuali in transito sulle grandi reti, e fra le stazioni stesse e quelle delle reti Mediterranea, Adriatica e Sicula, verso applicazione di prezzi supplementari per pacco, da aggiungersi a quelli della tariffa speciale n. 11, grande velocità.

—

La Mediterranea ha sottoposto all'approvazione governativa un progetto di aggiunte e modificazioni all'articolo 113 delle tariffe per quanto riguarda la pesatura dei carri vuoti.

—

Il Ministero del Tesoro, d'accordo con quello delle Finanze, ha, per la parte che lo riguarda, approvata la concessione chiesta dalla Ditta Maurelio Bassi di Bassanello di prezzi speciali pel trasporto di vino comune da Padova per Ancona, Terni e Roma, dietro vincolo di un traffico minimo annuale di 1000 tonnellate.

—

La Mediterranea, anche a nome e per conto dell'Adriatica e della Sicula, ha presentato all'approvazione governativa una proposta di modificazioni ed aggiunte

alla nomenclatura delle tariffe, per quanto riguarda la tassazione dei rolletti o cilindri da stampatori e dei cilindri di metallo incisi per la stampa dei tessuti, ecc.

—

Con recente decreto dei Ministri dei Lavori Pubblici e di Agricoltura, Industria e Commercio viene disposto che la tariffa speciale comune temporanea a piccola velocità accelerata pei trasporti di uva fresca e di uva pigiata a vagone completo da 10, 12, 14 e 15 tonnellate, venga riattivata per il periodo dal 15 agosto al 15 dicembre p. v., giusta la proposta all'uopo presentata dall'Adriatica anche a nome e per conto della Mediterranea.

—

La Direzione generale per le Strade Ferrate della Sicilia ha sottoposto all'approvazione governativa la proposta di rendere definitive le modificazioni introdotte nella nomenclatura interna delle merci a piccola velocità sino dal 1° gennaio 1894 alle voci: « Feccia di vino fresco in pani od a crivello » e « Tartaro greggio ossia gruna di botti cristallizzato o non ».

NECROLOGIO.

È morto l'altro ieri a Torino il cav. **GIACOMO DE NEGRI**, capo-delegato della Rete Mediterranea alla Stazione internazionale di Modane, funzionario distinto, amato e stimato da quanti ebbero, come noi, la ventura di conoscerlo.

Il funerale ha dato luogo ad una commovente dimostrazione di affetto fra compagni di lavoro, senza distinzione di nazionalità.

Il personale francese della Stazione di Modane, sia appartenente alla ferrovia che alla Dogana ed all'ordine politico, è intervenuto numeroso e con ricche corone all'accompagnamento funebre del funzionario italiano, che in territorio straniero, tutelando interessi contrarii, tali da rendergli talvolta difficile la posizione, seppe conquistarsi larga eredità di affetti.

Fu pertanto ieri assai espressivo il lungo stuolo di persone, superiori, fra i quali il comm. Stanzani, colleghi, amici e dipendenti, italiani e francesi, che scortò la salma del povero De Negri dalla casa alla stazione, donde fu trasportata a Novi, paese natio; ed hanno risposto al comune sentimento le parole di rimpianto pronunciate dal capostazione di Torino cav. Nigra e da un rappresentante degli agenti di Modane.

Alla desolata famiglia le nostre vive condoglianze.

ATTI UFFICIALI
concernenti le FERROVIE ed i LAVORI PUBBLICI

La *Gazzetta Ufficiale* ha pubblicato la legge colla quale è approvata la Convenzioue stipulata il 3 luglio 1896 tra il Ministero della Pubblica Istruzione, il Comune e la Provincia di Torino, in conformità delle deliberazioni del Consiglio comunale 13 e 24 aprile 1896 e del Consiglio provinciale 25 aprile 1896 per le opere e le provviste per l'arredamento e miglioramento degl'Istituti universitari e della Scuola di applicazione per gl' ingegneri in Torino; ed è pure approvata la relativa spesa di 575,000 lire che sarà stanziata nel bilancio della pubblica istruzione e distribuita in 19 rate di 30,000 lire ciascuna, dall'esercizio finanziario 1897-98 al 1915-16 ed una rata di lire 5000 nell'esercizio finanziario 1916-17.

Secondo la Convenzione stipulata, la Provincia ed il Comune di Torino, in ragione di un terzo la prima e di due terzi il secondo, anticiperanno a mano a mano che sarà necessario, secondo l'avanzamento dei lavori, la somma di lire 575,000 necessaria per provvedere alle opere e provviste secondo il riparto di cui negli elenchi stessi, riassunte come segue:

Arredamento dell'Istituto di fisica	L. 38,000
» » d'igiene	» 48,000
» » di chimica generale.	» 128,000
» » di farmaceutica . .	» 8,000
» » di fisiologia . . .	» 10,000
» » di patologia . . .	» 5,000
» » di materia medica .	» 7,000
» » d'anatomia normale.	» 86,000
» » » patologica	» 39,000
» » di medicina legale .	» 16,000
Nuovo locale a Pino Torinese per l'Osservatorio astronomico	» 25,000
Parziale ampliamento e miglioramento della Scuola d'applicazione per gl'ingegneri	» 75,000
Marciapiede e fognatura per nuovi edifizi . .	» 90,000
Totale . . .	L. 575,000

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie del Mediterraneo. — *Prodotti dal 1° al 31 luglio 1896.* — Nella decade dal 21 al 31 luglio 1896 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate del Mediterraneo (Rete principale e Rete secondaria) ascesero a L. 3,634,568.91, con un aumento di L. 5012.39 sulla corrispondente decade del 1895.

L'insieme dei prodotti dal 1° al 31 luglio 1896 si ragguaglia a L. 10,395,340.46 presentando un aumento di L. 51,712.40 sul periodo corrispondente dell'esercizio precedente.

Apertura del nuovo scalo del bestiame di Porta Magenta a Milano. — Lunedì prossimo verrà aperto all'esercizio il nuovo Scalo del bestiame ovino, bovino e suino, con accesso dal viale di circonvallazione di Porta Magenta, a Milano, di fronte al Mercato del bestiame e da quel giorno tutte le spedizioni di bestiame in arrivo a Milano od in partenza, dovranno indirizzarsi al predetto Scalo o venire da esso spedite.

Al servizio ferroviario dello Scalo stesso provvederà con proprio ufficio la Società delle Strade Ferrate del Mediterraneo, dalle cui tariffe e condizioni pei trasporti esso verrà regolato.

L'allacciamento dello Scalo colla stazione di Porta Ticinese si effettua mediante un binario indipendente, utilizzando a tale scopo il binario di corsa da Porta Sempione a Porta Ticinese, in luogo del quale venne costruito un nuovo binario.

Nella stazione di Porta Ticinese vennero parimenti costruiti due nuovi binari pel deposito dei carri diretti allo Scalo o provenienti da esso.

Ferrovia Genova-Piacenza. — Il generale Dal Verme, vice-presidente del Comitato promotore della linea Genova-Piacenza, ha visitato unitamente all'on. Cavagnari le località comprese nel tracciato, riconoscendo che la linea progettata è di grande utilità commerciale e strategica. Essa avrebbe la pendenza massima del 15 per mille. Fra non molto avrà luogo a Piacenza una adunanza plenaria del Comitato.

Ferrovia Lecco-Taceno. — Il Genio Civile di Como ha sospeso la trattazione di una domanda presentata dagli ingegneri G. B. Conti e Felice Gallavresi di Milano, allo scopo di ottenere la concessione delle acque del torrente Pioverna a Taceno per un grandioso impianto idraulico-elettrico per uso dei circondari di Lecco e Como, a motivo che il Comitato promotore della ferrovia Lecco-Ballabio-Taceno ha opposto altra domanda perchè le acque della Pioverna in quella località sieno invece concesse in servizio della progettata ferrovia a trazione elettrica.

In attesa dell'esito della vertenza il Comitato promotore della ferrovia ha chiesto alla Provincia l'appoggio morale e materiale.

Ferrovia Bari-Locorotondo. — La Società *Subventioned Railways Corporation* di Londra, concessionaria della ferrovia da Bari a Locorotondo, ha allocato l'esercizio della linea alla *Société Anonyme des chemins de fer économiques de Bari, Barletta et extension*, filiale della *Société Générale des chemins de fer économiques* di Bruxelles, che, come è noto, ha molte imprese di strade ferrate e di tramvie in Italia.

Questo contratto, approvato dalla assemblea generale della Società esercente tenuta il 28 luglio, ha la durata di 70 anni. La rimunerazione dell'esercente è fondata sulla applicazione di una formula costituita di quattro termini, una costante di lire 1500 al chilometro, una quota del 50 0|0 sul prodotto lordo, una quota di 0.012 per tonnellata-chilometro, e una quota di 0.25 per ogni treno-chilometro fatto in più dei 6 treni giornalieri previsti nel contratto.

Con ingegnose soluzioni sono state risolute equamente le difficoltà che presentano nei contratti di esercizio le quistioni per le riparazioni, i rinnovamenti, e i nuovi lavori. Hanno concorso in principal modo alla formazione del contratto, per la Società belga i direttori barone De-Fierlandt e ing. Blanchard, e per la Società concessionaria l'ing. Serafino Tarantini e l'avv. comm. Enrico Scialoja.

Ferrovia Cortemilia-Bistagno. — Il 30 corrente avrà luogo a Cortemilia un'adunanza fra gli enti interessati per concertare la rispettiva quota volontaria di concorso, che, offerta a fondo perduto o sotto forma di annualità, contribuisca a formare un capitale abbastanza cospicuo per essere destinato a chi si dovrà assumere la costruzione e l'esercizio della progettata linea Cortemiglia-Bistagno all'infuori dei sussidii delle provincie interessate e dello Stato.

Il progetto, che ha già ottenuto l'approvazione di massima dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, è stato compilato dall'ing. Giuliano di Torino.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie Francesi. — *Tramway elettrico fra Monaco e Mentone.* — Un valente ingegnere genovese, appoggiato da un gruppo di capitalisti italiani e francesi, ha testè presentato al Governo del Principato di Monaco un elaborato progetto tecnico e finanziario per l'impianto e l'esercizio di un tramvay elettrico fra Monaco e Mentone-Garavan.

Questa linea tranviaria è specialmente destinata a dar vita alle pittoresche località di Mentone e di Cabbè-Roccabruna.

Ferrovie del Congo. — Il Governo francese, per mezzo del ministro Hanotaux, si è messo in rapporto colla Società della Ferrovia del Congo. Il Governo francese si impegna di servirsi per la sua colonia, della ferrovia impiantata nello Stato indipendente. La Compagnia gli accorda una riduzione del 40 0|0, la stessa che si concede a vantaggio dei trasporti dello Stato indipendente.

È noto che il Congo separa le possessioni francesi dal territorio dello Stato indipendente.

Le due città principali che sono sul gran fiume africano, Brazzaville, sul territorio francese, Leopoldville, sul territorio indipendente, sono l'una in faccia all'altra. La ferrovia deve essere costrutta fino a Leopoldville.

Ferrovie Giapponesi. — *Impianto di officine.* — Già da qualche tempo nel Giappone va estendendosi l'idea di impiantare delle officine per costruire il materiale rotabile occorrente per le ferrovie giapponesi. I giornali indigeni discutono questo progetto, e accertano che, anche per le ferrovie già esistenti, il materiale rotabile è alquanto deficiente. Essi credono che nei 10 anni prossimi potranno essere costruite delle nuove linee per circa 20,000 miglia, cioè per quasi dieci volte le ferrovie esistenti e calcolano che se si acquistasse all'estero tutto il materiale rotabile necessario, si andrebbero a spendere non meno di 15 milioni di yen. Per evitare questa ragguardevole spesa si impianteranno nel paese delle officine per la costruzione delle locomotive, dei vagoni, ecc.

Si propone di stabilire a Tokio e a Osaka delle officine sufficienti di produrre 12 locomotive, 50 vagoni passeggieri e 200 furgoni all'anno.

Fu constatato che una locomotiva acquistata dal Giappone nel 1893 a Glasgow in Inghilterra, costò 19,499 yen, e invece se fosse stata costruita nel paese stesso non sarebbe costata più di 13,369 yen. Inoltre veniamo accertati che una locomotiva a 4 ruote può essere costruita nel Giappone per 6000 yen meno, che se venisse importata dall'estero.

Si crede che questo derivi dal fatto che nel Giappone la mano d'opera costa molto meno che in Europa, come già ripetutamente si ebbe occasione di dire, e più specialmente in Inghilterra; però è bene notare che questa differenza va diminuendo ogni anno, perchè anche nel Giappone si comincia ad apprezzare e a ricompensare il lavoro degli uomini. I giapponesi poi desiderano di fabbricare le locomotive non solo per sè stessi, ma anche per la China, nel caso che questa, come sarebbe molto probabile, ne facesse richiesta.

Ferrovia del Transwaal. — Lo *Standard and Digger's News* annunzia che il signor M. D. I. Maherry, che rappresenta un importante sindacato, ha ottenuto dal Governo del Transwaal la concessione della costruzione di una ferrovia Ermelo-Carolira-Machadodorp.

Le condizioni della concessione non comportano alcuna garanzia di interessi da parte del Governo; il monopolio ha una durata di 100 anni. Il Governo riceverà 15 0|0 dei benefizi netti.

La linea ha una lunghezza di 95 miglia; essa traversa un distretto ricco di minerali e contribuirà senza dubbio a sviluppare il commercio dei carboni al Transwaal. Non si è fatto finora che un tracciato approssimativo della linea.

Ferrovie dell'Uganda. — La Camera dei Lordi ha approvato in terza lettura il *bill* per le ferrovie dell'Uganda.

Ferrovia Transiberiana. — Il primo treno transiberiano è giunto il giorno 4 a Timsk, ricevuto solennemente dal Governatore e dalle notabilità.

Notizie Diverse

La Compagnia del Canale di Suez. — L'assemblea generale della Compagnia di Suez, presenti ventotto azionisti, elesse all'unanimità il principe d'Arenberg presidente.

Gli operai delle ferrovie sicule ed il riposo festivo. — Gli operai delle officine ferroviarie di Palermo deliberarono di pregare il Direttore generale delle Ferrovie, perchè disponga che si lavori anche nei giorni festivi, non potendo, per ragioni economiche, rinunziare alla giornata di lavoro domenicale senza la relativa retribuzione.

Pel Porto di Genova. — La Commissione governativa che fece gli studi per il miglioramento del Porto di Genova e pel relativo servizio ferroviario, presentò al suo presidente senatore Gadda un bellissimo album coi ricordi personali di quella collaborazione.

Pel porto di Napoli. — Come abbiamo annunziato nello scorso numero, l'on. De Martino, Sottosegretario di Stato pei Lavori Pubblici, ha indirizzato al R. Commissario di Napoli, on. Serena, la seguente lettera:

« *Onorevole Collega,*

Sciogliendo una antica promessa fatta alla diletta città nostra, sono lieto di dichiararle che, avendo ottenuto i

pareri favorevoli del Consiglio superiore dei Lavori Pubblici e del Consiglio di Stato, questo Ministero ha bandito le aste pubbliche pei seguenti lavori nel porto di Napoli:

1. Diga di recinzione del bacino di carenaggio . . . . L.	448,000
2. Consolidamento della testata del molo S. Vincenzo . . . . »	615,000
3. Sistemazione di strade carraie . . »	120,000
4. Ha pure disposto che si provveda prossimamente all'impianto di binari sulle banchine per . . . . »	94,000
5. Di più saranno impiegate per lo arredamento delle banchine compresi due capannoni ed alcune grue . . . . »	271,000
oltre tutte le economie che per ribasso di asta risultassero nei lavori testè indicati ai n. 2 e 3.	
Somma totale L.	1,548,000

Come la S. V. On. sa, la diga di recinzione è la prima parte dei lavori del bacino stesso e sarà compiuta in 18 mesi.

In questo termine sarà approvato il progetto esecutivo del bacino propriamente detto, che nel corso dell'agosto verrà presentato al Ministero, e ottenuti i pareri necessari, formerà base a pubblici incanti; così nessun ritardo potrà incontrare la prosecuzione dell'opera generale, che s'inizia con la costruzione della diga. Il Governo ne piglia formale impegno.

L'inaugurazione di tutti questi lavori avrà luogo appena saranno stipulati i contratti con le imprese assuntrici; e se il Comune vorrà dare alla inaugurazione quella solennità che così alti interessi del commercio meritano, il Governo vi parteciperà, lieto di dimostrare alla città di Napoli il suo affetto.

Tanto sono autorizzato a dichiarare alla S. V. On. in nome di S. E. il Ministro, come testimonianza altresì dei suoi particolari sentimenti per la città nostra.

Con ogni osservanza GIACOMO DE MARTINO ».

Concorso ad un premio di *Fondazione Gloria* per miglioramento o per nuova costruzione di fabbricati colonici nelle Provincie Lombarde. — In adempimento del legato disposto dal fu ingegnere Francesco Gloria con testamento 13 giugno 1878, la Società Agraria di Lombardia, d'accordo con apposita Commissione, apre concorso per il conferimento del premio di L. 150 e di medaglie d'oro, a chi nel triennio 1894-1895 e 1896, avrà eseguito opere di radicale miglioramento o di nuova erezione in Lombardia per case coloniche, in modo che esse corrispondano alle esigenze di una comoda ed igienica abitazione.

Art. 1. Chi aspirerà a tale concorso dovrà presentare entro dicembre 1896 una descrizione abbastanza dettagliata delle opere eseguite, corredandola di quei maggiori schiarimenti che potessero valere a dimostrare l'importanza delle opere stesse.

Art. 2. Le domande (in carta libera) verranno spedite alla Direzione della Società Agraria di Lombardia (Milano, Palazzo Arcivescovile), per essere esaminate dalla apposita Commissione, la quale dopo presane cognizione ed assunte le informazioni del caso, occorrendo anco mediante sopraluogo, presenterà alla Direzione predetta le sue proposte per la premiazione.

Art. 3. I premii consisteranno nella somma di L. 150 (*Legato Gloria*) ed in medaglie d'oro assegnate dalla Società Agraria, le quali a giudizio della Commissione potranno essere riunite al premio in denaro o conferite separatamente.

Telefono Como-Milano. — I lavori d'impianto di quest'importantissima linea telefonica sono quasi ultimati.

La posa dei pali lungo la strada provinciale è terminata; il filo conduttore è già stato attaccato da Como a Fino Mornasco.

Ritiensi che la comunicazione tra le due città sarà fatta fra breve.

Motore ad aria compressa. — Per la prima volta, nell'ora scorso mese di luglio, venne provato in Chicago, sulle linee ferroviarie della *General Railvay Company*, un motore ad aria compressa, e le prove continueranno per tre mesi. Si dice che il costo di questa nuova forza sarà inferiore della metà a quello dell'energia elettrica.

Nuovo conduttore per linee aeree. — È stato proposto un nuovo tipo di conduttore per linee aeree destinate ad essere percorse dai *trolley* delle vetture elettriche. A parità di lunghezza e di peso, questo tipo presenta una superficie di contatto doppia di quella del filo conduttore comune, poichè la sua sezione è pressochè quella di tre sezioni circolari raggruppate a contatto. Essendo la superficie di contatto ripartita fra i due fianchi non c'è tendenza a scaruccolare per effetto della pressione del *trolley* sul filo diretta all'insù. Anche per tal ragione presentasi specialmente adatto per linee a velocità rilevante.

Il progresso della meccanica. — Leggiamo nel *Centralblätt pïr Osterreich. ungarische papier industrie* che un esperimento interessante fu fatto recentemente alla manifattura di poltiglia di legno e di carta di Menzel e C. a Elgenthal, allo scopo di stabilire quale tempo minimo occorra per convertire il legno di un albero vivo in un giornale pronto per essere letto.

Tre alberi furono abbattuti in una foresta vicina allo stabilimento, a 7 ore e 35 in presenza di due dei proprietari e d'un notaio chiamato per certificare l'autenticità delle circostanze dell'esperimento. Questi alberi furono portati all'officina, tagliati in pezzi di metri 0.30 di lunghezza che si scorticarono e si convertirono in poltiglia meccanicamente. La poltiglia fu in seguito messa in una tinozza e mescolata alle materie necessarie per la confezione della carta. La pasta ottenuta passò poi attraverso alla macchina di carta e a 9 ore e 34 minuti il primo foglio usciva dall'apparecchio.

I proprietari, sempre accompagnati dal tabellione, portarono i fogli di carta così fabbricati ad una tipografia posta a 4 chilometri circa e a 10 ore avevano il giornale stampato. Erano bastate adunque 2 ore e 25 per convertire l'albero in un giornale.

Però quegli industriali non sono contenti del loro *record* e credono di poter guadagnare ancora una ventina di minuti.

Il nuovo porto del Reno a Düsseldorf. — Il nuovo porto sul Reno a Düsseldorf fu inaugurato il 30 maggio scorso. La sua costruzione fu decisa nel 1890, ed era resa necessaria dal grande aumento assunto dalla navigazione fluviale sul Reno negli ultimi decenni; esso trovasi nel sud-ovest della città, è limitato da una parte dalla ferrovia Neuss-Düsseldorf e dall'altra da un potente argine di difesa lungo la sponda del fiume. La sua forma generale è oblunga, distinta in due parti: una assai più piccola riservata al commercio del petrolio, mentre la parte più grande contiene il porto commerciale propriamente detto. La bocca del porto è larga m. 75, si allarga quindi fino a m. 180 e poi a m. 240, ed in tale specchio d'acqua le navi possono liberamente manovrare.

L'argine di difesa sopra ricordato ha il ciglio di un metro più alto del livello della massima piena del fiume, è rivestito d'erba nella parte superiore e con rivestimento di pietre arenarie nella parte inferiore. La testata è poi munita di difesa in basalto. L'insieme del porto ha una superficie di circa m. 80, dei quali 22 sono occupati dalle acque, 21 dal terreno destinato al deposito della merce, 17 dai binari ferroviari, 5 da strade e viadotti, 10 da scarpate, ed il rimanente non è finora utilizzato.

Lo sviluppo complessivo delle rive è di m. 6200, dei quali 4500 destinati al commercio ed al traffico.

La stazione del porto ha 11 binari paralleli, e vi è ancora lo spazio per impiantarne altri 7; lo sviluppo totale dei binari è di Km. 18 con 93 scambi.

Fra i fabbricati sono da annoverarsi 2 tettoie per le vi-

site doganali, 2 grandi fabbricati per deposito merce, 2 edifici per l'amministrazione, 1 per le macchine, 2 fabbricati per stazione ferroviaria ed accessori. L'illuminazione elettrica è data da 76 lampade ad arco e 847 ad incandescenza.

La spesa per la costruzione del porto è ammontata a circa L. 13,000,000 e fu sostenuta intieramente dalla città di Düsseldorf.

Il commercio dell'Austria-Ungheria. — Il movimento degli scambi commerciali della Monarchia austro-ungarica nel 1° semestre del 1896 ha superato notevolmente quello raggiunto nel periodo corrispondente del 1895, tanto all'importazione quanto all'esportazione. Esso è rappresentato dai seguenti valori:

	1° semestre 1896	diff. sul 1895
Importazioni . . .	F. 379,430,000	+ 19,700,000
Esportazioni . . .	» 363,310,000	+ 15,400,000
	Fr. 742,740,000	+ 35,100,000

Considerate secondo le qualità delle merci, le importazioni sono ascese a 42,200,000 quintali metrici e le esportazioni a 67,900,000 quintali, con una eccedenza cioè di 25,700,000 quintali a favore delle esportazioni. Dalle suesposte cifre si scorge invece che in riguardo al valore delle merci scambiate è avvenuto l'opposto, cioè che le importazioni hanno superato le esportazioni di oltre 16 milioni di fiorini.

Le principali differenze rispetto all'anno precedente sono:

All'importazione: cotoni, in più, 5 milioni; lana, in più, 4 milioni; sete, in più, 2 milioni circa; carboni e coke, in più, 2 milioni; cereali, in meno, 5 milioni; filati di cotone, in meno, 2 milioni; canapa e juta, in meno, 2 milioni.

All'esportazione: zucchero, in più, milioni 10.6; legnami, in più, milioni 6.2; cuoi fabbricati, in più, milioni 3 1|2; bestiame, in meno, milioni 9.8; ferri e loro derivati, in meno, milioni 3.6.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Segniamo con un asterisco * le notizie di cui diamo maggiori ragguagli nelle INFORMAZIONI PARTICOLARI, ove sono pubblicate eziandio le *Deliberazioni del Consiglio di Stato* e le *Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.*

1. — Progetti e preventivi di spese
presentati per l'approvazione al R. Ispettorato Generale.

Rete Adriatica. — L. 180,000 * proposta per miglioramenti al ponte sul Po a Borgoforte, linea Modena-Mantova;

L. 18,000 * proposta per fornire d'acqua potabile alcune stazioni della linea Roma-Solmona;

L. 17,000 * proposta per sistemare il servizio d'acqua in stazione di Pontassieve, linea Orte-Chiusi-Terontola-Firenze;

L. 10,000 * proposta di lavori di consolidamento sulla linea Piacenza-Bologna;

L. 6500 * proposta di lavori di consolidamento sulla linea Orte-Chiusi-Terontola Firenze;

L. 4800 * proposta di consolidamento d'un sottovia sulla linea Bologna-Peschiera;

L. 900 * proposta di lavori ad un ponte sul torrente Corvi, sulla linea Roma-Solmona;

Contratti * diversi.

Rete Mediterranea. — L. 751,560 * progetto per allargamento del viadotto di Sampierdarena, ed altri lavori, oltre a L. 15,840 per materiali metallici di armamento;

L. 378,800 * progetto d'impianto binari nella stazione centrale di Milano, oltre a L. 95,616 per materiale metallico d'armamento;

L. 16,350 * progetto per raccordo della stazione di Luino colla sponda del Lago Maggiore, oltre a L. 16,350 per materiale metallico d'armamento;

L. 1900 * proposta di lavori nella stazione centrale di Napoli;

L. 330 * proposta di lavori alla rimessa locomotiva in stazione di Moretta, linea Airasca-Cavallermaggiore.

2. — Gare aperte.

Rete Mediterranea. — Per costruzione travata metallica per il sottovia Galileo Galilei in stazione di Milano Centrale. Importo L. 38,000. Tempo utile per la presentazione delle offerte fino al 13 agosto corrente, ore 10.30.

Per impianto binari a nord del fabbricato Uffici in stazione di Milano Centrale. Importo L. 167,000. Tempo utile per la presentazione delle offerte fino al 14 agosto corr., ore 10.30.

3. — Gare aggiudicate provvisoriamente.

Rete Mediterranea. — Alla Ditta Grano Giuseppe di Taranto, l'appalto * dei lavori in stazione di Cosenza, per l'innesto di questa sul tronco Cosenza-Pietrafitta, col ribasso del 19.13 0|0 sui prezzi di tariffa.

5. — Contratti
stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Mediterranea (Seduta del Comitato, 7 agosto). — Colla Ditta Rossi Giuseppe di Milano per fornitura di ghiaia per l'impianto fascio binari a Milano Centrale e modificazioni nei fabbricati del Magazzino del materiale fisso in dipendenza dell'impianto stesso;

Colla Société Anonyme John Cockerill di Seraing per fornitura di 14 assi montati per locomotive e tender;

Colla Ditta Chiantore e Rapallino di Torino per fornitura di ml. 1000 di stoffa di lana vellutata per tappeti delle carrozze di 1ª classe;

Colla Ditta Solei, Hebert e C. di Torino per fornitura di ml. 1000 di stoffa di lana vellutata per tappeti delle carrozze di 1ª classe;

Colla Ditta Luigi Rizzi di Modena per fornitura di 13 segnali a distanza a disco girevole;

Colla Ditta Marchioni Carlo di Novara per costruzione tombino in muratura al km. 96.993 della linea Torino-Milano.

II. — Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Ministero dei Lavori Pubblici — Roma (18 agosto 1896). — Appalto dei lavori di escavazione dei porti delle rade e spiaggie aperte delle Provincie di Genova e Porto Maurizio durante un sessennio, per L. 1,244,200 31.

— (19 agosto 1896). — Appalto di tutte le opere e provviste per la costruzione del primo tratto del terzo tronco della strada provinciale, compreso fra il fosso Principalunga e il Piano della Cona, in provincia di Teramo, per L. 189,326.18.

— (20 agosto 1896). — Appalto delle opere e provviste per la sistemazione ed il completamento della strada provinciale da Lungro a Belvedere Marittimo, per L. 149,571.25.

— (25 agosto 1896). — Appalto dei lavori e delle provviste occorrenti per la sistemazione delle strade carraie nel nuovo porto mercantile di Napoli per L. 110,000.

Municipio di Torino (18 agosto, ore 14, 1ª asta). — Appalto dei lavori per la sistemazione del Corso Regina Margherita, tra il Corso Principe Oddone e la strada di circonvallazione esterna del Martinetto. Importo L 170,000. Cauzione provvisoria L. 17,000. Fatali 3 settembre, ore 11.

Municipio di Roma (18 agosto, ore 12, unico e definitivo). — Appalto dei lavori per la costruzione di una fogna nella via di S. Giovanni. Importo L. 33,000. Cauzione provvisoria L 3300.

Prefettura di Foggia (20 agosto, ore 11, unico e definitivo). — Appalto dei lavori per la costruzione di una banchina in terra con difesa in sasso, in prolungamento di quella attorno all'abitato di Lesina nel lago omonimo. Importo L. 25,000. Cauzione L 1500.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Napoli (28 agosto, ore 10). — Appalto dei lavori nel Porto di Napoli per un importo di L. 1,548,000 (V. *Notizie diverse*).

Municipio di Venezia (29 e 31 agosto, ore 10, unico e definitivo). — Appalto, in due lotti, dei lavori di escavo dei rivi e canali comunali nei sei sestieri della città di Venezia e Isola della Giudecca e nella frazione di Lido e Malamocco ed Isole di appartenenza del Comune pel quinquennio dal 15 settembre dell'anno corrente a tutto il 14 settembre 1901, e che per ogni singolo lavoro non importino un preventivo superiore alle L. 5000. Importo per lotto L. 40,000. Cauzione per lotto L. 4000.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Potenza (31 agosto, ore 10, unico e definitivo). — Appalto delle opere e provviste occorrenti per i lavori di presidio dei ponti 2°, 3° e 4° Calese nel 1° tratto compreso tra Castelmezzano ed il torrente Castelbellotto del 5° tronco della strada provinciale di 2ª serie, n. 6, da Tricarico a Corleto, e pei lavori di sistemazione del piano stradale e delle opere d'arte nel 2° tratto compreso tra il ponticello n. 45 sulla sinistra del Castelbellotto e l'abitato di Laurenzana. Importo L. 213,306.44. Cauzione provvisoria L. 15,000.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Trapani (15 settembre, ore 10, 1ª asta). — Appalto dei lavori occorrenti alla costruzione di un primo tratto di scogliera in prolungamento del molo occidentale nel Porto di Marsala (metri 380). Importo L. 265,254.05. Cauzione provvisoria L. 13,000. Fatali a destinarsi.

APPALTI ALL'ESTERO.

Rumania. — *Direzione Generale delle Strade Ferrate Rumene a Bucarest* (22 agosto). — Costruzione di nove padiglioni in muratura per i Magazzini dei Doks a Galatz. — Prezzo d'asta franchi 235,840.

— (24 agosto). — Costruzione di scogliere sulle rive del Danubio di fronte ai Docks di Galatz e Braila. — Prezzo d'asta fr. 228,000 per Galatz e fr. 280,000 per Braila.

— (24 agosto). — Lavori di chiusura sulle rive del Danubio di fronte ai Docks di Galatz e Braila. — Prezzo d'asta fr. 508,000.

— (15 settembre). — Lavori per l'impianto della linea Giurgiu-Basin; balastaggio, fornitura di traverse speciali, posa in opera di rotaie per scambi, costruzione diverse chiusure, lavori di sterro per la piattaforma della stazione di Basin e impianto dei segnali.

— (15 settembre). — Lavori vari nella stazione di Gisergiu. — Prezzo d'asta fr. 150,000.

Bulgaria. — *Ministero dei Lavori Pubblici a Sofia* (17 ottobre). — Costruzione della Strada Ferrata Roustchouck-Tirnovo-Nova-Zagora, di km. 242, comprendente un tunnel di m. 1990. — Prezzo d'asta fr. 28,700,000, cauzione fr. 1,400,000.

Russia. — Il Municipio della città di Astrakhan riceverà fino al 13 settembre 1896 le offerte coi relativi calcoli giustificativi pei lavori di approfondimento del bacino dell'Amirante, del canale di Varvatzy e della riviera Koutoum in detta città.

La quantità di terra da estrarsi è di circa mc. 338,240.

Un battello-draga, di proprietà della città, sarà posto a disposizione dell'appaltatore.

III. — Forniture diverse.

Aste.

R. Fonderia — Genova — (14 agosto, ore 15, unica e definitiva). — Fornitura di **rame** kg. 5500 in verghe, di cui 2000 lettera H, lunghezza delle verghe m. 1.26; — kg. 1400 lettera I, m. 1.24; — kg. 1200 lettera L, m. 1.68; — kg. 300 lettera M, m. 1.65; — kg. 600 lettera J, m. 2.58, a L. 1.80. — Kg. 800 in filo sagomato, lettera R (in matasse) a L. 1.80. Cauz. L. 1134. Consegna giorni 40.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

		agosto 1	agosto 8
Azioni Ferrovie Biella		L. 510	510
» » Mediterranee		» 507	504
» » Meridionali		» 648	644.50
» » Pinerolo (1ª emiss.)		» 360	360
» » » (2ª »)		» 350	350
» » Secondarie Sarde		» 272	272
» » Sicule		» 598	598
Buoni Ferrovie Meridionali		» 558	558.50
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e			
» »	Sicule *A. B. C. D.*	» 285	284
» »	Cuneo (2ª emiss.)	» 311	312.50
» »	Gottardo 4 %	» 102	102
» »	Mediterranee 4 0[0	» 511.50	513
» »	Meridionali	» 299.50	300.50
» »	Meridionali Austriache	» 386	386.50
» »	Palermo-Marsala-Trapani	» 307	307
» »	» 2ª emiss.	» 285	284
» »	Pontebba	» 461	461
» »	Sarde, serie *A.*	» 287	287
» »	» serie *B.*	» 290	290
» »	» 1879	» 292	292
» »	Savona	» 311	311
» »	Secondarie Sarde	» 430	430
» »	Sicule 4 0[0 oro	» 474	474
» »	Tirreno	» 454	454
» »	Vittorio Emanuele	» 312.50	311.50

RIMBORSI.

Società Cementi e Calci idrauliche — Bergamo. — Dal 17 corrente si effettuerà il rimborso di un secondo decimo del capitale sociale in ragione di lire 25 per azione.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

FERROVIE SECONDARIE NEL CIRCOLO FERROVIARIO DI TORINO

PRODOTTI DEL MESE DI GIUGNO 1896

	Torino-Rivoli	Torino-Ciriè-Lanzo	Settimo-Rivarolo-Castellamonte	Santhià-Biella	Fossano-Mondovì	Sassi-Superga	Basaluzzo-Frugarolo	Ferrovie economiche Biellesi	Funicolare del Castellaccio in Genova
	Chilom. 12	Chilom. 32	Chilom. 23	Chilom. 30	Chilom. 24	Chilom. 3	Chilom. 9	Chilom. 44	
Grande Velocità	14,975.65	35,715.60	25,011.90	24,585.80	3,007.45	3,157.51	677.45	11,629.70	—
Piccola Velocità	282.00	10,992.05	12,427.50	25,430.35	234.35	13.40	72.65	4,305.20	4,810.35
Totali	15,257.65	46,707.65	37,439.40	50,016.15	3,241.80	3,170.91	750.10	15,934.96	4,810.35

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1896-97. — *Dal 21 al 31 Luglio 1896.* — *3ª Decade.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA		
	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze
Chilometri in esercizio.	4418	4407	+ 11	1291	1207	+ 84
Media.	4413	4407	+ 6	1291	1089	+ 202
Viaggiatori.	1,502,109 95	1,500,550 17	+ 1,559 78	81,297 17	76,819 22	+ 4,477 95
Bagagli e cani. . . .	73,406 47	64,412 34	+ 8,994 13	2,317 14	2,264 00	+ 53 14
Merci a G.V. e P.V. acc.	321,312 94	332,875 90	— 11,562 96	17,696 28	11,221 77	+ 6.474 51
Merci a P. V. . . .	1,579,530 67	1,575,126 35	+ 4,404 32	56,898 29	66,286 77	— 9.388 48
TOTALE .	3,476,360 03	3,472,964 76	+ 3,395 27	158,208 88	156,591 76	+ 1,617 12
	Prodotti dal 1° al 31 Luglio 1896.					
Viaggiatori.	4,176,338 72	4,151,474 26	+ 24,864 46	236,643 23	212,235 36	+ 24,407 87
Bagagli e cani. . . .	203,208 98	187,794 20	+ 15,414 78	6,646 12	6,606 64	+ 39 48
Merci a G.V. e P.V. acc.	963,861 52	983,129 85	— 19,268 33	45,068 67	33,064 93	+ 12,003 74
Merci a P. V. . . .	4,586,948 96	4,576,981 29	+ 9,967 67	176,624 26	192,341 53	— 15,717 27
TOTALE .	9,930,358 18	9,899,379 60	+ 30,978 58	464,982 28	444,248 46	+ 20,733 82
	Prodotto per chilometro.					
della decade	786 86	788 06	— 1 20	122 55	129 74	— 7 19
riassuntivo	2,250 25	2,246 29	+ 3 96	360 17	407 94	— 47 77

(*) La linea Milano-Chiasso (km. 52) comune colla Rete Adriatica è calcolata per la sola metà.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

2ª Decade — Dall'11 al 20 Luglio 1896.

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traffico	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
RETE PRINCIPALE								
PRODOTTI DELLA DECADE								
1896	102,313.00	1,957.00	9,637.00	105,244.00	1,119.00	220,270.00	616.00	358.00
1895	102,497.00	2,111.00	13,328.00	101,767.00	758.00	220,461.00	616.00	358.00
Differenze nel 1896	— 184.00	— 154.00	— 3,691.00	+ 3,477.00	+ 361.00	— 191.00	»	.—
PRODOTTI DAL 1° AL 20 LUGLIO 1896.								
1895-96	196,367.00	3,616.00	19,149.00	195,403.00	5,914.00	420,449.00	616.00	682.00
1894-95	188,096.00	3,810.00	23,401.00	190,433.00	6,531.00	412,271.00	616.00	669.00
Differenze nel 1896	+ 8,271.00	— 194.00	— 4,252.00	+ 4,970.00	— 617.00	+ 8,178.00	»	+ 13.00
RETE COMPLEMENTARE								
PRODOTTI DELLA DECADE								
1896	35,283.00	470.00	2,495.00	12,707.00	44.00	50,999.00	484.00	105.00
1895	35,431.00	456.00	2,558.00	12,825.00	37.00	51,307.00	484.00	106.00
Differenze nel 1896	— 148.00	+ 14.00	— 63.00	— 118.00	+ 7.00	— 308.00	—	— 1.00
PRODOTTI DAL 1° AL 20 LUGLIO 1896.								
1895-96	68,774.00	858.00	4,746.00	24,304.00	330.00	99,012.00	484.00	205.00
1894-95	65,512.00	786.00	4,718.00	23,873.00	302.00	95,191.00	484.00	197.00
Differenze nel 1896	+ 3,262.00	+ 72.00	+ 28.00	+ 431.00	+ 28.00	+ 3,821.00	—	+ 8.00
STRETTO DI MESSINA								
PRODOTTI DELLA DECADE								
1896	2,507.00	89.00	173.00	418.00	»	3,187.00	23.00	139.00
1895	1,892.00	51.00	187.00	357.00	»	2,487.00	15.00	166.00
Differenze nel 1896	+ 615.00	+ 38.00	— 14.00	+ 61.00	»	+ 700.00	+ 8.00	— 27.00
PRODOTTI DAL 1° AL 20 LUGLIO 1896.								
1895-96	5,086.00	174.00	374.00	822.00	»	6,456.00	23.00	281.00
1894-95	3,103.00	90.00	323.00	678.00	»	4,194 00	15.00	280.00
Differenze nel 1896	+ 1,983.00	+ 84.00	+ 51.00	+ 144.00	»	+ 2,262.00	+ 8.00	+ 1.00

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

Dai punti contro indicati alle stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)		BIGLIETTI SEMPLICI Londra (1) 1a classe	Londra (1) 2a classe	Parigi (2) 1a classe	Parigi (2) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO Londra (3) (Diritto di porto compreso) 1a classe	Londra (3) 2a classe	Londra (3) validità	Parigi (4) 1a classe	Parigi (4) 2a classe	Parigi (4) validità
Via Moncenisio											
Torino	via Calais	166 35	116 55	90 75	61 60	254 —	187 85	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni
	via Boulogne . .	160 25	112 05								
Milano	via Calais	180 90	129 15	104 85	72 25	272 25	199 30	45 giorni	166 35	119 —	30 giorn
	via Boulogne . .	175 60	124 65								
Venezia	via Calais	—	—	141 75	97 30	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni
	via Boulogne . .										
Genova	via Calais	187 —	131 —	111 40	76 05	—	—	—	—	—	..
	via Boulogne . .	180 90	126 50								
Via Genova											
Livorno	via Calais	209 90	147 05	134 30	92 10	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	203 80	142 55								
Firenze	via Calais	217 30	152 25	141 70	97 30	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	211 20	147 75								
Roma	via Calais	249 —	174 40	173 40	119 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	242 90	169 90								
Napoli	via Calais	279 65	196 —	205 60	142 —	478 50	353 95	6 mesi (**)	—	—	—
	via Boulogne . .	273 75	191 50								
Via Bologna											
Firenze	via Calais	224 60	157 30	149 —	102 35	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	218 50	152 80								
Roma	via Calais	263 85	184 80	188 25	129 85	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	257 75	180 30								
Napoli	via Calais	294 80	206 50	220 60	162 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	288 70	202 —								
Brindisi	Via Napoli via Calais	325 85	228 20	251 60	174 20	543 25	399 30	6 mesi (*)	—	—	—
	Via Napoli via Boul.	319 75	223 70								
	Via Bolog. via Calais	302 65	211 95	227 05	157 —	525 45	386 80	6 mesi	—	—	—
	Via Bolog. via Boul.	296 55	207 45								
Messina	Via Napoli via Calais	369 25	259 75	295 —	205 80	—	—	—	—	—	—
	Via Napoli via Boul.	363 15	255 25								

OSSERVAZIONI.

BIGLIETTI SEMPLICI.

(1) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta.

Per diritto del bollo fr. 0.10 per i biglietti al disopra di 10 franchi.

(2) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi, che valgono per 20 giorni.

BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO.

(3) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta.

(*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capo-stazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo, nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli, ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia.

(**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto.

(4) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI	1a e 2a CLASSE				1a e 2a CLASSE		Treno di lusso PENINSULAR-EXPRESS settimanale il venerdì part. da LONDRA
		Via Folkestone	(*)		(***)		(1)
Londres Ch.-Cross Par.	9 — a.	10 — a.	11 — antim.		9 — p.		9 — p.
Londres Victoria . . —	9 — a.		11 — antim.		9 — p.		9 — p.
Douvres . . . . —	10 55 a.		1 — pomer.		11 — p.		11 — p.
Calais-M. (Buffet) (ora di Greenwich) Arr.	12 15 a.		2 20 pomer.		12 25 a.		12 25 p.
	Déjeun.						
Calais-M. (ora francese) . Par.	1 — p.		3 — pomer.		1 19 a.		12 45 a.
Boulogne-Gare (Buffet) Arr.	1 39 p.	2 30 p.	—		1 59 a.		—
Boulogne-Gare (Buffet) Par.	∽ 1 41 p.	2 35 p.	—		2 01 a.		—
Amiens (Buffet) . Arr.	3 14 p.	4 09 p	5 12 pomer.		3 41 a.		2 55 a.
Amiens (Buffet) . Par.	3 19 p.	4 14 p.	5 17 pomer.		3 46 a.		3 — a.
Paris-Nord (Buffet) Arr.	5 — p.	5 50 p.	7 — pomer.		5 38 a.		Per la grande cintura
	Pranzo						
Paris-Nord (Buffet) Par.	6 28 p.		7 44 pomer.		6 23 a.		
Paris-Lyon (Buffet) Arr.	7 11 p.		8 26 pomer.		7 29 a.		
	1a e 2a classe		(B) 1, 2 cl.	1a 2a cl.	1a cl.	1a 2a cl.	
Paris-Lyon (Buffet) Par.	7 25 p.		8 50 p.	9 05 p.	9 25 a.	2 15 p.	
Dijon . . . . Arr.	12 08 a.		1 48 a.	2 19 a.	2 19 p.	7 13 p.	9 49 a.
Genève . . . . —	5 49 a.		»	3 46 a.	3 18 p.	—	—
Aix-les-Bains . . . . —	4 56 a.		6 28 a.	7 55 a.	7 27 p.	12 27 a.	2 14 p.
Chambéry . . . . . . —	5 30 a.		6 56 a.	8 38 a.	8 09 p.	12 50 a.	2 40 p.
Modane . . . . —	9 09 a.		9 43 a.	1 40 p.		3 36 a.	5 22 p.
Torino (ora dell'Europa centrale (2). . . Arr.	2 20 p.		2 20 p.	6 40 p.	—	8 10 a.	9 56 p.
Torino . . . . Par.	2 40 p.		2 40 p.	7 55 p.	—	8 45 a.	
Novara . . . . . . Arr.	4 36 p.		4 36 p.	9 51 p.	—	10 42 a.	
Milano . . . . Arr.	5 35 p.		5 35 p.	11 05 p.	—	11 40 a.	
						1a 2a cl.	
Torino . . . . Par.	—		2 45 p.	8 10 p.	—	8 40 a.	↓
Genova . . . . . . Arr.	—		6 16 p.	11 18 p.	—	12 » p.	
San-Remo . . . —	—		11 22 p.	3 43 a.	—	4 34 p.	
Pisa . . . . —	—		10 55 p.	3 41 a.	—	4 45 p.	
Firenze . . . . —	—		12 45 a.	7 30 a.	—	7 05 p.	
Livorno . . . . —	—		11 39 p.	5 27 a.	—	5 55 p.	
Roma . . . . —	—		6 40 a.	10 33 a.	—	11 30 p.	
Napoli . . . . —	—		1 36 p.	6 30 p.	—	7 10 a.	
Brindisi . . . . —	—		»	»	—	6 10 p.	
Torino . . . . Par.	—		2 45 p.	7 05 p.	—	8 40 a.	10 04 p.
Alessandria . . . . Arr.	—		4 17 p.	8 55 p.	—	10 15 a.	11 32 p.
Bologna . . . . —	—			2 12 a.	—	2 53 p.	4 03 a.
Ancona . . . . —	—		—	6 52 a.	—	11 10 p.	8 — a.
Brindisi . . . . —	—		—	10 17 p.	—	11 » a.	6 20 p.
Firenze . . . . —	—		—	6 28 a.	—	6 25 p.	Arrivo a Brindisi la domenica
Roma . . . . —	—		—	12 50 p.	—	11 50 p.	
Napoli . . . . Arr.	—		—	6 30 p.	—	7 10 a.	

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

RITORNO

STAZIONI	1a e 2a CLASSE	1a e 2a CLASSE		1a e 2a CLASSE	
Napoli. (ora dell'Europa centrale (2) . . Par.	7 50 a.	—	—	2 55 p.	
Roma . . . . —	2 30 p.	—	—	11 10 p.	
Firenze . . . . —	9 05 p.	—	—	6 10 a.	
Brindisi . . . . —	6 10 a.	—	—	5 35 p.	
Ancona . . . . —	8 32 p.	—	—	5 35 a.	
Bologna . . . . —	1 35 a.	—	—	10 30 a.	
Alessandria . . . . . —	6 38 a.	8 38 a.	10 54 a.	9 15 p.	
Torino . . . . Arr.	8 30 a.	10 13 a.	12 36 p.	10 49 p.	
Brindisi . . . . . . Par.	—	—		9 45 a.	
Napoli . . . . —	8 20 a.	2 55 p.		11 15 p.	
Roma . . . . —	2 40 p.	8 50 p.	10 17 p.	8 — a.	
Livorno . . . . —	9 40 p.	»	4 10 a.	1 45 p.	
Firenze . . . . —	8 20 p.	»	»	11 40 a.	
Pisa . . . . —	10 32 p.	2 52 a.	4 52 a.	2 23 p.	
San-Remo . . . —	7 26 p.	»	3 33 a.	11 59 a.	
Genova . . . . —	2 45 a.	6 35 a.	8 52 a.	7 — p.	
Torino . . . . Arr.	7 45 a.	10 13 a.	12 36 p.	10 49 p.	
Milano . . . . Par.	1 50 a.	7 — a.	10 40 a.	8 18 p.	
Novara . . . . —	4 30 a.	8 19 a.	11 40 a.	9 16 p.	
Torino . . . . Arr.	8 25 a.	11 05 a.	1 40 p.	11 10 p.	
Torino . . . . Par.	8 50 a.	—	2 20 p.	11 25 p.	—
Modane (ora franc.) . —	12 21 p.	—	5 48 p.	2 29 a.	—
Chambéry . . . . . . —	3 42 p.	—	8 39 p.	5 01 a.	—
Aix-les-Bains . . . . —	4 14 p.	—	9 20 p.	5 27 a.	—
Genève . . . . —	3 03 p.	7 23 p.	—	4 14 a.	—
Dijon . . . . —	11 20 p.	2 08 a.	2 28 a.	11 40 a.	1 12 p.
Paris-Lyon (Buffet) Arr.	5 08 a.	6 55 a	7 10 a.	5 43 p.	5 59 p.
Paris-Lyon (Buffet) Par.	7 35 antim.			6 48 p.	
Paris-Nord (Buffet) Arr.	8 37 antim.			7 49 p.	
	(A) 1a, 2a classe	1a 2a cl.	Déjeun. 1a 2a cl.	Pranzo (**) 1a, 2a, 3	
Paris-Nord (Buffet) Par.	9 — antim.	10 30 a.	11 50 a.	9 — p.	
Amiens (Buffet) . Arr.	10 40 antim.	12 06 p.	1 25 p.	10 47 p.	
Amiens (Buffet) . Par.	10 45 antim.	12 26 p.	1 30 p.	10 52 p.	
Boulogne-Gare (Buffet) Arr.	12 18 pomer.	2 — p.	»	12 34 a.	
Boulogne-Gare (Buffet) Par.	12 20 pomer.	2 03 p.	»	12 36 a.	
Calais-M. (Buffet) (ora francese) . Arr.	1 » pomer.	Via Folkestone	3 40 p.	1 20 a.	
Calais-M. (ora di Greenwich) . Par.	1 11 pomer.		3 45 p.	1 40 a.	
Douvres . . . . —	3 05 pomer.		5 45 p.	3 45 a.	
Londres Victoria . Arr.	4 50 pomer.		7 30 p.	5 40 a.	
Londres Ch.-Cross Arr.	4 55 pomer.	6 — p.	7 35 p.	5 40 a.	

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSERVAZIONI. — *Viaggiatori.* — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende viaggiatori di 3a classe da Parigi per Boulogne, Calais e l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori di 3a classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne. (A) Questo treno non prende i viaggiatori di 2a classe che per Calais e l'Inghilterra. (B) Il treno che parte da Parigi-Lione alle 8.50 pom. non prende a Parigi in 2a classe che i viaggiatori a destinazione dell'Italia per il Moncenisio. — *Nota importante.* I treni che partono da Parigi-Nord per Londra alle 9 a. e alle 9 p. e quelli che partono da Londra per Parigi-Nord alle 9 a. e alle 9 p., prendono viaggiatori per Boulogne e Boulogne Tintelleries. — *Vetture dirette da Calais verso P.-L.-M.* Una vettura lits-salon e di 1a classe ed una vettura di 2a classe vanno direttamente da Calais a Milano col treno che parte da Calais alle 3 p. e da Parigi-Lione alle 8.50 p. Una vettura di prima classe lits-salon va direttamente da Calais a Ginevra col treno che parte da Calais alle 1 p. e da Parigi-Lione alle 7.25 p. — *Da P.-L.-M. verso Calais.* Una vettura lits-salon e di prima classe ed una vettura di seconda classe vanno direttamente da Milano a Calais col treno partente da Milano alle 10.40 a. e da Parigi-Nord alle 9 a. Una vettura di prima classe lits-salon va direttamente da Ginevra a Calais col treno che parte da Ginevra alle 7.28 p. e da Parigi-Nord alle 9 a. — ⇉ Fermata per prendere viaggiatori senza lasciarne. — ∽ Fermata per lasciare viaggiatori senza prenderne.

TORINO, 1896 — Tip. Lit. CAMILLA E BERTOLERO di NATALE BERTOLERO, Via Ospedale, 18.

ANNO XXIX. Sabato, 15 Agosto 1896 NUM. 33.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

PROVVEDIMENTI
A FAVORE DEGLI ISTITUTI DI PREVIDENZA
del Personale Ferroviario

Nel n. 20, corrente anno, abbiamo pubblicato il Disegno di legge pei provvedimenti a favore degli Istituti di Previdenza del personale ferroviario, presentato alla Camera dall'allora Ministro dei Lavori Pubblici, Perazzi, di concerto col Ministro del Tesoro, Colombo, nella seduta del 28 aprile u. s. Crediamo interessante ora pubblicare l'elaborata Relazione che precede il predetto Disegno di legge, il quale si trova tuttora alla Camera iscritto fra i progetti da discutersi.

SIGNORI,

I capitolati annessi ai contratti di esercizio delle Strade Ferrate del Mediterraneo, dell'Adriatico e della Sicilia, approvati colla legge 27 aprile 1885, n. 3048 (serie 3ª), stabilivano in appositi articoli (35 per la Mediterranea e l'Adriatica, 31 per la Sicula) che si dovesse provvedere al riordinamento delle Casse di pensioni e di soccorso del personale addetto al servizio ferroviario delle tre Reti, in guisa da mettere in grado queste Casse di corrispondere agli scopi per i quali sono istituite.

A quel tempo non era ignota del tutto la situazione poco lieta in cui le Casse versavano e si parlava, sebbene in modo incerto e senza la scorta di elementi di studio bene assodati, della insufficienza dei fondi raccolti per il loro regolare funzionamento. Ed i contraenti di allora se ne preoccuparono e credettero provvedere efficacemente collo stabilire che lo Stato avrebbe versato nelle Casse ogni anno una somma corrispondente al *due per cento* per le Reti Mediterranea ed Adriatica, e all'*uno per cento* per la Rete Sicula, degli aumenti di prodotto lordo al disopra dell'iniziale, e che a loro volta le Società Mediterranea e Adriatica avrebbero aumentato il proprio contributo di *due terzi* per ambedue le Casse di ciascuna Rete, e la Società Sicula di *un quarto* per la Cassa pensioni e di *due terzi* per la Cassa soccorso.

Le Amministrazioni sociali, in concorso dei Comitati amministrativi degli Istituti, si accinsero, non appena costituite, a studiare il riordinamento voluto, e presentarono al Governo le risultanze dei bilanci tecnici che apposita Commissione aveva compilato, assieme alle proposte di nuovi Statuti, coi quali erano regolati i trattamenti di pensione e di sussidio, le contribuzioni ai fondi e le norme per il godimento di quei trattamenti, in maniera uniforme per tutte le tre Reti, fondendo così gli Istituti delle cessate Reti Alta Italia, Romane, Meridionali e Calabro-Sicule per creare le Casse di pensioni e quelle di soccorso per ognuna delle Reti nuovamente formate.

Esaminati dal Governo i progetti di Statuti che erano stati presentati, ne venne autorizzata, dal 1° gennaio 1890, l'attivazione provvisoria, previa introduzione di alcune modificazioni volute dal Governo stesso, lasciando ai compartecipanti di optare per questi nuovi Statuti, ovvero per quelli che erano precedentemente in vigore, e con la riserva di accertare in miglior modo la situazione finanziaria degli Istituti, in guisa da rendersi conto più preciso delle cose e di riescire con maggiore cognizione di causa a determinare se e quali provvedimenti occorressero per la sistemazione loro in relazione ai bisogni.

In seguito all'attivazione provvisoria dei nuovi Statuti, si procedeva ad un riparto pure provvisorio dei fondi delle antiche Casse per costituire le nuove, ed anche per ciò era fatta riserva di eseguire il riparto definitivo, quando fosse stato possibile un migliore accertamento della situazione finanziaria.

Gioverà qui dare notizia della entità dei capitali e della loro costituzione per ciascuno degli antichi Istituti alle due date più importanti, cioè al 31 dicembre 1884, siccome quella che è considerata agli articoli 35 e 31 già citati dei capitolati d'esercizio, quale punto di partenza per la determinazione dei disavanzi, ed al 31 dicembre 1889, poichè con essa si ritennero, per l'attivazione provvisoria dei nuovi Statuti e susseguente riparto provvisorio dei capitali, sostituiti agli antichi Istituti delle Reti cessate, i nuovi delle attuali Reti. I prospetti seguenti danno appunto l'accennata notizia.

Fondi accumulati dagli Istituti di previdenza ferroviari al 31 dicembre degli anni 1884 e 1889.

(I valori capitali sono nominali e calcolati al saggio netto del 4.50 per cento).

I. — Casse pensioni.

	Titoli e Crediti al 31 dic. 1884 Lire	al 31 dic. 1889 Lire
a) **Alta Italia.**		
Rendita italiana 5 0|0	25,172,000	32,370,000
Obblig. 5 0|0 della Pontebba	617,699	613,575
Id. 3 0|0 delle ferrovie del Sud dell'Austria	9,759,392	9,506,181
Id. 3 0|0 Ferrovie italiane	»	6,273,800
Id. 4 0|0 Ferr. sec. sarde	»	527,924
Id. 5 0|0 Asse ecclesiastico	»	3,457,380
Denaro e crediti, dedotte le passività	837,959	613,748
	36,387,350	53,452,608
b) **Romana.**		
Obblig. ferrovia centrale toscana	2,417,047	2,426,529
Id. Lucca-Pistoia	1,743,459	2,166,638
Id. Maremmane	127,360	126,494
Id. Sarde (nuove)	3,088,271	4,849,904
Id. Livornesi	1,151,974	1,245,191
Id. Vitt. Emanuele	89,852	187,102
Id. Romane	»	539,444
Debito unificato napoletano 5 0|0	»	195,123
Cassa, dedotte le passività	11,448	117,802
	8,606,515	11,854,227
c) **Meridionale.**		
Rendita italiana 5 0|0	1,377,227	1,377,227
Obblig. ferroviarie Meridionali	2,835,822	4,336,036
Id. Livornesi	683,478	678,270
Id. Governative	»	2,650,181
Obbligazioni Società generale immobiliare	»	192,224
Cartelle fondiarie Banca Nazionale 4 1|2 0|0	»	378,500
Denaro in cassa	270,792	174,944
	5,167,319	9,787,376
d) **Calabro-Sicula.**		
Rendita italiana 5 e 3 0|0	997,235	2,242,010
Obbligazioni Asse ecclesiastico	»	12,973
Id. Ferrovie italiane	»	216,250
Id. Credito fondiario Banco S. Spirito	»	96,301
Id. Credito fondiario siciliano	»	76,500
Denaro e crediti, dedotte le passività	79,162	20,368
	1,076,397	2,664,402
Totali Casse pensioni	51,237,581	77,758,613

II. — Consorzi di mutuo soccorso.

	al 31 dic. 1884	al 31 dic. 1889
a) **Alta Italia.**		
Rendita italiana 5 0|0	1,079,787	4,197,532
Obbligazioni Pontebbane	125,337	125,004
Id. S. F. Sud Austria	530,422	501,512
Cartelle prestito Austro-Ungarico	3,932	3,932
Denaro e crediti, dedotte le passività	83,471	130,116
	1,822,949	4,958,096
b) **Romano.**		
Obblig. ferrovie Livornesi	309,524	383,970
Id. Centr. Toscana	89,539	88,526
Id. Lucca-Pistoia	813,903	882,368
Id. Sarde	283,504	702,272
Id. Maremmane	36,804	36,349
Id. Romane	»	142,890
Id. Vitt. Emanuele	»	32,653
Denaro e crediti, dedotte le passività	33,160	54,583
	1,566,434	2,323,611
c) **Meridionale.**		
Rendita italiana 5 0|0	19,289	19,289
Credito fruttifero 5 0|0 colla Società delle Strade Ferrate Meridionali	872,961	2,649,028
Crediti	»	24,136
	892,250	2,692,453
d) **Calabro-Siculo.**		
Rendita italiana 5 0|0	9,645	265,607
Denaro e crediti	25,643	84,493
	35,288	350,100
Totale Consorzi M. S.	4,316,921	10,324,260

Qui appresso sono inoltre presentate le risultanze del riparto provvisorio fatto nel 1891, e da esse si rileva l'ammontare dei fondi passati in quell'epoca alle nuove gestioni.

Riparto provvisorio fatto al 1° luglio 1891 dei patrimoni delle Casse pensioni.

Casse pensioni cessate		Alla Mediterranea	Alla Adriatica	Alla Sicula
Alta Italia	L.	35,848,688	16,222,302	20,596
Romana	»	4,825,362	6,775,178	»
Meridionale	»	652,339	8,855,200	37,148
Calabro-Sicula	»	999,538	203,812	1,410,731
Totali	L.	42,325,927	32,056,492	1,468,475

Totale generale L. 75,850,894.

Riparto provvisorio fatto al 31 dicembre 1891 dei patrimoni dei Consorzi M. S.

Consorzi di mutuo soccorso cessati		Al Mediterraneo	All'Adriatico	Al Siculo
Alta Italia	L.	3,075,327	1,663,119	»
Romano	»	725,133	1,478,361	»
Meridionale	»	170,181	2,188,008	»
Calabro-Siculo	»	126,719	2,175	217,403
Totali	L.	4,097,360	5,331,663	217,403

Totale generale L. 9,646,426.

NB. — La valutazione dei titoli, all'atto del riparto, fu fatta al corso medio delle quotazioni alla Borsa di Roma, 1° dicembre 1889 al 31 gennaio 1890, e per quelli non contrattati alla detta Borsa, sui listini di altre Borse del Regno dello stesso periodo, tenendo conto degli interessi maturati e degli ammortamenti già estratti.

Negli Statuti provvisoriamente attuati col 1° gennaio 1890, era stabilito che una Commissione mista di delegati del Governo e dei Comitati amministratori degli Istituti avrebbe proceduto all'accertamento del disavanzo esistente nelle antiche Casse alla data del 1° gennaio 1885 a cui alludono i capitolati d'esercizio, coll'incarico altresì di eseguire il riparto definitivo dei capitali e delle somme prelevate sulle eccedenze di prodotto lordo oltre iniziale, di cui agli stessi capitolati, da versarsi a favore delle Casse. Con Decreto

ministeriale 31 maggio 1893 venne appunto costituita quella Commissione, la quale presentò la sua relazione alla data 4 maggio 1895, contenente una elaborata analisi della situazione economica dei Sodalizi, una raccolta di dati statistici, quali potevano essere forniti nelle esistenti condizioni del personale compartecipante ai Sodalizi stessi, ed una serie di bilanci tecnici basati su quei dati, e che forniscono le cifre dei disavanzi che gravano sugli Istituti ed ai quali dovrebbe cercarsi di porre rimedio.

Avverte e dimostra la Commissione nella sua relazione che scarsi erano gli elementi statistici di cui disponeva, perchè troppo breve il periodo di osservazione in cui essi furono raccolti; che, anche in questo periodo, fenomeni nuovi ed eccezionali, i quali non è a credere abbiano a ripetersi, possono aver dato risultanze non in tutto applicabili nell'avvenire; che nella concreta materia, difficile, se non impossibile, riesce la previsione sicura del futuro svolgimento delle istituzioni prese in esame; che, in fine, essendo già preconizzati dei mutamenti importanti nelle disposizioni statutarie degli Istituti, ora attuate in via provvisoria, non poteva l'entità dei disavanzi non essere apprezzata diversamente, qualora siffatti mutamenti fossero realizzati. Ne traeva pertanto la conclusione che le cifre da essa indicate, erano da ritenersi soltanto come approssimative; soggiungendo però che siccome le osservazioni dei fenomeni studiati sono state fatte in condizioni anormali e sfavorevoli, le somme dei disavanzi devono perciò essere considerate come un *deficit maximum* alle date per le quali vennero calcolate, aggiungendo ad esse beninteso gli interessi maturati nel seguito, per determinare i disavanzi che si sono creati fin oggi.

Premesse queste considerazioni e riserve della Commissione sui disavanzi da essa accertati, veggasi ora quali siano le cifre esposte al riguardo, a conclusione finale del suo lavoro. Le differenze fra le *riserve tecniche* risultanti dai bilanci istituiti dalla Commissione, ed i patrimoni effettivamente accumulati degli Istituti, danno i disavanzi quali appaiono dal seguente prospetto:

	Situazione al 31 dicembre 1884			Situazione al 31 dicembre 1889		
	Riserva tecnica per gli impegni assunti	Valore capitale del patrimonio accumulato	Disavanzo	Riserva tecnica per gli impegni assunti	Valore capitale del patrimonio accumulato	Disavanzo
Casse Pensioni	Lire	Lire	Lire	Lire	Lire	Lire
Alta Italia	75,641,974	36,387,350	39,254,624	108,217,240	53,452,608	54,764,632
Romana	14,765,701	8,606,515	6,159,186	20,743,494	11,854,227	8,889,267
Meridionale	8,689,084	5,167,319	3,521,765	15,371,797	9,787,376	5,584,421
Calabro-Sicula	2,215,573	1,076,397	1,139,176	4,811,722	2,664,402	2,147,320
Totali per le 4 Casse pensioni	101,312,332	51,237,581	50,074,751	149,144,253	77,758,613	71,385,640
Consorzi Mutuo Soccorso						
Alta Italia	6,696,914	1,822,949	4,873,965	7,783,010	4,958,096	2,824,914
Romano	6,418,219	1,566.434	4,851,785	9,280,932	2,323,611	6,957,321
Meridionale	1,588,539	892,250	696,289	2,414.668	2,692,453	(1)
Calabro Siculo	271,113	35,288	235,825	699,507	350,100	349,407
Totali per i 4 Consorzi	14,974,785	4,316,921	10,657,864	20,178,117	10,324,260	10,131,642
Totali per gli 8 Istituti	116,287,117	55,554,502	60,732,615	169,322,370	88,082,873	81,517,282

(1) Il bilancio tecnico al 31 dicembre 1889 del Consorzio Meridionale chiude con una eccedenza attiva di lire 277,785; tenendo conto di questa eccedenza il disavanzo complessivo dei 4 Consorzi si ridurrebbe da lire 10,131,642 a lire 9,853,857.

Dal prospetto rilevasi che il disavanzo complessivo degli Istituti era al 31 dicembre 1884 di L. 60,732,615, ed al 31 dicembre 1889 di L. 81,517,282, e siccome il primo, aumentato degli interessi al saggio 4.50 0[0 maturati nel quinquennio 1885 1889, avrebbe dovuto elevarsi soltanto a 75,684,985 lire; così è chiaro, che, all'infuori degli interessi sovraddetti, in quel periodo si è formato un ulteriore disavanzo di L. 5,832.297. Di ciò emerge la necessità urgente di colmare, nel miglior modo possibile, i disavanzi ed ancora di provvedere con saggie cautele e colla maggiore risolutezza affinchè nell'avvenire non si producano nuovi disavanzi e non si perpetui uno stato di cose che condurrebbe gli Istituti ad una disastrosa rovina.

Che cosa si è fatto fin oggi per rimediare a questa situazione pericolosa, già avvertita, come si è detto, nelle stipulazioni dell'esercizio delle nuove Reti? Si è fatto, nè altro potevasi fare, solo quanto le dette stipulazioni prescrivevano; vale a dire si dette mano a studiare il riordinamento degli Istituti, si è progettata la nuova organizzazione e si sono anche attuati provvisoriamente i nuovi statuti, proponendo, da ultimo, a questi delle ulteriori modificazioni che la più recente, quantunque breve esperienza, potè suggerire, e si adempiè, infine, scrupolosamente alle imposizioni contrattuali per ciò che riguarda i contributi finanziari indicati agli articoli dei capitolati più volte menzionati.

Infatti, a quest'ultimo riguardo, lo Stato non mancò di versare alle Casse il 2 0[0 degli aumenti di prodotto lordo, oltre quello iniziale, aumenti che sgraziatamente si sono verificati soltanto, ed in limitatissima misura, come meglio si vedrà più avanti, sulla Rete Mediterranea; le Società elevarono il proprio contributo alla misura per esse obbligatoria, secondo i rispettivi contratti, ed anche i compartecipanti si videro accresciute le trattenute sugli stipendi, paghe e proventi accessori in proporzioni notevoli, a confronto del passato.

Tutto questo però non basta, nè poteva bastare alle ingenti deficienze che già erano segnalate nel 1885, ed alle quali allora erasi, a quanto pare, creduto di poter sopperire specialmente cogli aumenti di prodotto lordo oltre iniziale che si prevedevano nel traffico delle nuove Reti.

Quale era, nel pensiero dei contraenti, siffatta previsione? Nella discussione avvenuta in seno a questa Camera della legge per le convenzioni del 1885, ed incidentalmente nelle convenzioni stesse per altro argomento che non è quello degli Istituti di previdenza, troviamo accennato ad un probabile incremento naturale del traffico d'anno in anno cosiffatto, che il prodotto lordo avrebbe dovuto accrescersi in ragione del *tre e mezzo per cento in ogni anno.* Se una così rosea previsione si fosse avverata, quanta parte del lauto provento sarebbe andata a beneficio degli Istituti di previdenza, nell'undicennio che si compie al 30 giugno 1896? Facendo pure astrazione dalle variazioni che sull'ammontare del prodotto lordo iniziale sarebbero conse-

guite dall'incorporamento successivo delle linee complementari nella Rete principale, e prendendo quindi, come punto di partenza, il solo prodotto iniziale indicato negli art. 22 del capitolato Mediterraneo, 25 di quello Adriatico e 19 di quello Siculo, si avrebbero avute, nell'ipotesi sovraccennata, le somme del seguente prospetto:

RETI	Aumento previsto del prodotto oltre l'iniziale nell'undicennio 1° luglio 1885 a tutto giugno 1896	Quota parte devoluta agli Istituti di previdenza
	Lire	Lire
Mediterranea	239,903,092	4,798,061
Adriatica	214,199,175	4,283,983
Sicula	12,609,441	126,094
Totali. . . .	466,711,708	9,208,138

Nelle Casse sarebbero state di conseguenza versate lire 9,208,138, alle quali, aggiunti gli interessi scalari al 4.50 per cento, in L. 1,311,997, il patrimonio delle Casse si accresceva in complesso di L. 10,520,135, somma cospicua, quantunque insufficiente, ai bisogni ora constatati dei sodalizi.

Sventuratamente, come è notorio, anche questo doveva diventare un fallace miraggio, a cui non corrispose affatto la realtà, poichè gli sperati incrementi del traffico non si verificarono soltanto sulla Rete Mediterranea, e per breve periodo, cioè durante gli esercizi 1887 88, 1888-89 e 1889-90, si ebbe un lievissimo aumento degli introiti lordi, di guisa che i prelevamenti a favore delle Casse che si poterono fare su quell'aumento, ascesero a L. 81,138.33 nel primo, a L. 68,557.76 nel secondo, ed a L. 49,336 32 nel terzo dei detti esercizi. Il fondo speciale, indiviso per ora fra i diversi Istituti, derivante dai prelevamenti indicati coi relativi interessi aumentati e che è amministrato provvisoriamente dalla Cassa Pensioni Mediterranea, era, alla data del 31 dicembre 1895, costituito da L. 13,925 di rendita italiana 5 per cento al portatore, acquistata in diverse riprese al prezzo medio di L. 93,611, corrispondenti ad un valore capitale di L. 260,705.83, più contante in Cassa per L. 243.99, ed in totale L. 260,949.82.

Enorme la differenza fra il soccorso sperato e quello ottenuto, ed ancor più grande la delusione, quando alla esigua somma raggranellata od anche, se vuolsi, a quella che si aveva lusinga di raccogliere, si metta di fronte l'ingentissimo disavanzo recentemente calcolato e che rappresenta i veri bisogni delle Casse!

Crediamo, signori, colle cose fin qui dette, avervi messo in grado di giudicare se e come la situazione degli Istituti di previdenza del personale delle Reti maggiori ferroviarie sia in oggi difficile e tale anche, col volgere degli anni, da diventare pericolosa. E siccome noi pensiamo che lo Stato non possa disinteressarsi nella grave questione che ci occupa, nè sia lecito ad esso di trascurare più oltre questo ponderoso problema, così ci siamo indotti a cercare il mezzo migliore ed al più possibile efficace per giungere alla desiderata sistemazione, sia pure con qualche lieve sacrificio ed a lunga scadenza, ma nella sicura convinzione, che è in noi e che senza dubbio è pure nell'animo vostro, di fare cosa altamente umanitaria, moralmente doverosa ed assai utile ad una classe numerosissima e benemerita di persone dedicate ad un pubblico servizio.

È questo il fine principale del progetto di legge che abbiamo l'onore di sottoporre alla vostra sanzione, e sul modo col quale si voglia da noi raggiungerlo diremo più innanzi. Intanto stimiamo opportuno prevenirvi dell'intendimento nostro, e nel quale ci lusinghiamo di avere da voi pieno consenso, di far sì che l'èra dei disavanzi, nel funzionamento degli Istituti di cui parliamo, si chiuda e siano eliminate le ansie e le preoccupazioni di queste aziende, sull'avvenire delle quali deve riposarsi sereno e tranquillo l'animo e la mente di coloro che ad esse hanno affidato la sorte propria e delle loro famiglie. Per ottenere questo scopo, noi vi proponiamo la cessazione delle iscrizioni negli attuali Istituti e la creazione di altri, foggiati su tipo nuovo, nel quale le previsioni sono ragguagliate agli introiti senza alcuna incertezza futura. Ma anche di ciò parleremo con qualche diffusione più innanzi, ed in questo momento ci limitiamo a richiamare soltanto la vostra attenzione sul divisamento nostro, perchè ci parve utile il farlo prima di entrare nel merito delle proposte di indole finanziaria, alle quali aggiunge importanza grandissima la progettata chiusura degli Istituti attuali, e l'arresto nella formazione dei disavanzi che da tale chiusura non può non derivare.

Permettete ora, o signori, che si illustri da noi brevemente lo schema di legge che vi sta dinnanzi. Prima di tutto, dobbiamo dirvi essere a noi sembrato legittimo il pensiero e giusto il concetto di ricercare nei prodotti delle strade ferrate la fonte di un provento che si voleva assegnato a beneficio degli Istituti, i quali nell'esercizio delle strade ferrate hanno appunto la ragione della loro esistenza.

Lo Stato infatti, se le previsioni di aumento del traffico di cui più sopra abbiamo parlato, non fossero mancate, avrebbe dovuto prelevare dalla sua compartecipazione nei prodotti ferroviari, le somme che si riteneva occorressero al pareggio dei bilanci della previdenza ferroviaria, ciò non potè farsi, e l'erario dello Stato non è oggi, pur troppo, in grado di sopperire con mezzi proprii e con sufficiente larghezza alle previsioni fallite, dal che viene la necessità di adottare un provvedimento che, pure traducendosi in una lieve imposizione sui trasporti delle strade ferrate, non è però tale da recare danno sensibile nè al pubblico, nè all'erario. Nell'art. 1° del disegno di legge è accennato lo scopo pel quale il Governo sarebbe autorizzato a percepire o trattenere, per conto degli Istituti, le tasse di cui agli art. 2 e 3: ora, quelle indicate all'art. 7, come avrete veduto, stanno fra i *centesimi cinque* ed *una lira* per ogni trasporto, in misura graduale e proporzionata alla spesa del trasporto stesso, e qualora si consideri che, secondo le indagini statistiche fatte al riguardo, i nove decimi dei trasporti di persone e di cose sulla strada ferrata non danno luogo a spesa maggiore di *dieci lire*, e che sovra questa grande maggioranza si applicherebbe la tassa assai mite di *centesimi cinque*, è ovvio che, come dicemmo, il traffico non potrà risentirne alcun danno, mentre per l'altro decimo la tassa non ha certo importanza di fronte all'entità della spesa del trasporto.

Nell'art. 3 è contemplato altro provento, che rappresenta una diminuzione di abbuono alle parti interessate nel trasporto, sul corrispettivo fissato dalle tariffe per la manipolazione delle merci, quando questa è fatta direttamente dalle parti stesse o dall'Amministrazione per conto loro. La riduzione di soli *dieci centesimi* per tonnellata è così tenue, che non può avere influenza sensibile sulla economia del trasporto, tanto più che il provvedimento è applicabile esclusivamente alle merci a vagone completo, per le quali la quota prelevata è insignificante di fronte all'entità della spesa di trasporto ed ancora nella maggior parte dei casi, la manipolazione è lasciata all'Amministrazione per volere delle parti, che rinunciano così al rimborso ad esse spettante, per cui, in definitiva, l'aggravio della nuova tassa resta a carico della Società e dell'erario.

Dagli spogli statistici, che per vari esercizi delle Reti maggiori ferroviarie si sono eseguiti al fine di determinare con discreta approssimazione l'introito probabile derivante dalle tasse di cui agli art. 2 e 3, è risultato quanto segue:

1° — Tassa proporzionale alla spesa di trasporto (Art. 2).

Ammontare della spesa di trasporto	Quantità media annua dei viaggiatori e delle spediz. merci sulle reti Mediterranea, Adriatica e Sicula (1)	Tassa proporzionale	
		per unità di trasporto	Introito totale sulle tre reti
	Numero	Lire	Lire
Inferiore a . . . . . L. 10	34,063,084	0.05	1,703,154
Compreso fra L. 10.01 e » 20	2,284,496	0.10	228,450
Id. » 20.01 e » 30	588,694	0.20	117,739
Id. » 30.01 e » 50	467,474	0.40	186,990
Id. » 50.01 e » 75	322,505	0.60	193,503
Id. » 75.01 e » 100	260,928	0.80	208,742
Superiore a . . . . . L. 100	359,199	1.00	359,199
	38,346,380		2,997,777

(1) Esclusi i viaggiatori di terza e quarta classe la cui spesa di trasporto non superi una lira. Il numero di questi viaggiatori ascende approssimativamente ad *otto milioni* i quali darebbero, coll'applicazione della tassa, un maggiore introito di L. 400,000.

2° — Riduzione dell'abbuono
sul corrispettivo della manipolazione delle merci (Art. 3).

Reti	Tonnellaggio medio delle merci a cui è applicabile la tassa	Tassa	Introito
	Tonnellate	Lire	Lire
Rete Mediterranea	10,800,000	0.10	1,080,000
Rete Adriatica	5,000,000	0.10	500,000
Rete Sicula (1)	—	—	—
	15,800,000		1,580,000

(1) Nelle tariffe della Rete Sicula il diritto fisso per le merci a vagone completo non comprende la manipolazione, la quale in via normale è eseguita dalle parti e quindi non si fa luogo a rimborso di alcuna quota.

In definitiva, adunque, le previsioni basate sovra elementi medi che non possono variare in maniera importante negli esercizi vegnenti, danno per probabili gli introiti di lire 2,997,777 e di lire 1,580,000, in tutto lire 4,577,777 in ogni anno, a favore di tutti gli attuali Istituti di previdenza ferroviari.

Come ognuno vede, le sorti degli Istituti sarebbero, con siffatti nuovi proventi, assicurate per lunga serie di anni, ed è sperabile, con la chiusura delle iscrizioni da noi proposta, che nessun altro pericolo sovrasti ad essi e che anzi mantenendosi costante il sussidio di quei proventi, e diminuendo man mano gli oneri, sia affrettato quel definitivo assetto che oggi non può ottenersi tutto ad un tratto.

Crediamo di avere dimostrato che ciò si ottiene con lievissimo sagrificio, al quale compartecipano ciascuno per quote minime, coloro che si servono delle strade ferrate, ed assieme ad essi lo Stato e le Società esercenti, senza che da queste nuove imposizioni possa venirne alcun danno agli scambi commerciali ed al movimento in genere delle strade ferrate.

(*Continua*).

FERROVIA DELLA VALSUGANA

Nella rubrica delle *Notizie ferroviarie italiane* di questo numero riferiamo brevemente un riassunto della discussione avvenuta nel Consiglio provinciale di Venezia riguardo alla ferrovia della Valsugana.

Ora l'*Adriatico*, al quale ci associamo, pubblica in proposito le seguenti note:

« Fu male che le proposte della Deputazione abbiano dovuto venire in fine di seduta, imponendosi, prima, la necessità di discutere il preventivo 1897. E sopratutto fu male che, quando trattavasi di così vitali interessi di Venezia, fossero presenti pochissimi consiglieri, per modo da lasciare libero il campo agli eterni titubanti, ai soliti avversari di qualsiasi iniziativa, ed a qualche orecchiante che parla di tutto senza saperne di nulla.

Speriamo che in una prossima seduta l'argomento venga trattato colla dovuta serietà e colla conoscenza di causa necessaria per non rimanere impressionati da discorsi vaghi, fatti senza tener conto dell'importanza della nuova linea da costruire, dei paesi che dovrà allacciare, e dei reconditi motivi che la contrastano; motivi i quali, ci preme dirlo, non ebbero del resto che vedere nella discussione di lunedì.

L'on. Clementini, il quale, quantunque membro del Consiglio provinciale e della Giunta comunale di Venezia non per nulla è deputato politico di un collegio del Cadore, accennava lunedì ad un grande progetto che starebbe maturandosi, col quale si penserebbe a costruire una ferrovia da Belluno a Toblach, abbreviando la distanza di Venezia dal Brennero assai più che colla linea della Valsugana.

In verità non comprendiamo come l'on. Clementini potesse trovare in tal progetto un motivo a sospendere le deliberazioni del Consiglio sulle proposte della Deputazione provinciale. Certo in quel momento ed in mezzo all'afa soffocante di quella sala egli ritornava col pensiero ai freschi monti del Cadore, e dimenticava il distretto, che lo volle a suo rappresentante nel Consiglio della provincia, ed anche i suoi buoni colleghi di Giunta, che proprio domani nella Sala di Cà Farsetti presenteranno proposte analoghe a quelle da lui combattute come consigliere provinciale.

L'on. Clementini sa che da quasi trent'anni Provincia, Comune, Camera di commercio, Rappresentanze politiche si affaticano per ottenere la costruzione di poco più che 30 chilometri di strada ferrata (che tanti ne corrono da Primolano a Bassano), sa che tale strada è imposta da una legge dello Stato e quasi voluta da un trattato internazionale, sa che essa completata colla Bassano-Mestre, venne ritenuta sempre la più facile e la meno costosa da quando parlasi di avvicinare Venezia al passaggio del Brennero; sa che con tutto ciò nulla mai si è potuto ottenere ed ora che si sta per ottenere almeno la concessione della Bassano-Mestre, tira in campo un progetto che non è progetto, un sogno del lontano avvenire, ed in base a questo dice al Consiglio: aspettiamo. Egli non dice però che la strada, da lui sognata, sarebbe lunga un centinaio di chilometri, dei quali meno di venti correrebbero in territorio austriaco ed il rimanente in territorio italiano, e che — dovendo costruirsi in paesi difficili assai — spaventerebbe nelle attuali condizioni del bilancio qualsiasi ministro.

Sono quasi trent'anni, lo ripetiamo, che si parla della costruzione della ferrovia della Valsugana. — Un patto internazionale impegna i due Stati italiano ed austriaco ad effettuare il diretto congiungimento della valle del Brenta con quelle dell'Adige e dell'Inn; — Venezia è l'unico porto d'importanza internazionale che l'Italia abbia sull'Adriatico; i suoi interessi sono gli interessi della nazione ed essa sente viva la necessità di raggiungere sollecitamente la Svizzera e la Germania. — In Austria ed in

Isvizzera stanno dibattendosi vari progetti, di un avvenire forse più prossimo che i progetti dell'on. Clementini non abbiano, e che renderebbero la ferrovia della Valsugana, il primo tratto della linea più diretta da Venezia al lago di Costanza. Tutto questo bisogna ricordare e per questo si deve insistere acchè il lavoro di tanti anni non vada perduto e non sia più lungamente offeso il decoro della città nostra, i cui legittimi desiderii ed i cui giusti interessi dovrebbero essere sostenuti, non avversati dal Governo.

Ci fosse pure qualche speranza che la Belluno-Toblach ed, aggiungiamo, la Vittorio-Belluno venissero costruite, resta ad ogni modo ben lontano il tempo in cui la ferrovia correrà nell'alta valle del Piave.

Venezia invece ha bisogno di far presto ed è perciò che essa non deve esitare a dar intanto opera sollecita alla costruzione della Mestre-Bassano.

La Bassano-Primolano verrà dopo per necessità di cose, e perchè si comincerà a persuadersi di quanto a riguardo dei Veneziani difficilmente si crede, e cioè che qualche volta sanno essi pure volere ed energicamente volere. D'altra parte (lo dimostreremo occorrendo) la linea Mestre-Bassano — anche non continuata — basterebbe largamente a sè stessa e quindi, anche come affare, la sua costruzione gioverebbe agli enti concessionari.

La ridotta potenzialità della linea Tezze-Borgo-Pergine-Trento è il grande argomento degli oppositori, lo spauracchio enorme dei timidi. Quando Venezia insisteva, anni addietro, per la costruzione della linea sul territorio italiano, in Austria nulla erasi fatto.

E tuttavia non si voleva — e giustamente — aspettare; il resto verrà, si diceva, ce ne affidano i patti internazionali e l'interesse dei due Stati.

Oggi una ferrovia c'è, e — se tutto non è bene — non vi ha dubbio tuttavia che gran parte della sua sede servirebbe anche per la linea di primo ordine, e che la parte rimanente potrebbe modificarsi senza grandi dispendi. Certo il modificare la ferrovia esistente costerebbe meno assai che il costruirla *ex novo;* e sussiste sempre quel patto internazionale in cui riponevasi tanta fede e che non poteva alludere che ad una ferrovia di prim'ordine. La questione quindi è impregiudicata ed in ogni caso ha camminato, ma non è tornata indietro.

Del resto, una volta costruita la Venezia-Primolano, l'Austria si troverà obbligata a modificare la sua linea dalle naturali aspirazioni create al commercio dal nuovo stato di cose, e questo pure dimostreremo, occorrendo, un'altra volta; l'argomento interessa troppo Venezia, per non farci sentire il dovere di dedicarvi tutta l'opera nostra.

Intanto siamo certi che il Consiglio comunale non imiterà l'esempio della rappresentanza della Provincia; e, invece di prendere, come essa fece, tempo a studiare una questione sulla quale quanti si occupano degli interessi veneziani devono essere ad esuberanza informati, approverà le proposte della Giunta dirette ad assicurare ed affrettare come primo passo decisivo, la chiesta concessione del tronco Mestre-Bassano ».

ESPOSIZIONE GENERALE ITALIANA IN TORINO - 1898

Programma della Mostra internazionale di Elettricità.

Per solennizzare il cinquantesimo anniversario della proclamazione dello Statuto fondamentale del Regno, ricorrente nel 1898, sarà tenuta nella Città di Torino un'Esposizione Generale Italiana di tutti i prodotti dell'Industria, delle Arti e della Scienza.

La Sezione speciale per l'Elettricità però sarà aperta agli Espositori di tutti i paesi.

Questa sezione comprenderà le seguenti Categorie:

I. Apparecchi per l'insegnamento dell'elettrotecnica.
II. Materiali per le canalizzazioni elettriche.
III. Strumenti per le misure elettriche e magnetiche.
IV. Telegrafi, Telefoni.
V. Trasmissione di segnali. Applicazioni per la sicurezza delle ferrovie. Illuminazione e riscaldamento dei veicoli.
VI. Macchine dinamo elettriche e motori elettrici.
VII. Applicazioni meccaniche. Trazione elettrica.
VIII. Illuminazione elettrica.
IX. Elettrochimica ed elettrometallurgica.
X. Applicazioni diverse.
XI. Apparecchi storici.

Nell'invitare a questa Mostra gli industriali di tutti i paesi, il Comitato Esecutivo e la Commissione speciale vennero mossi dalla speranza di vedere qui raccolti i saggi delle più rinomate officine straniere e nazionali ed i trovati più importanti e più ricercati degli Elettricisti di tutto il mondo.

Essi vollero dare a questa gara quel carattere di universalità, con cui solo è possibile ottenere vantaggiosi raffronti e progressi scientifici ed industriali. L'industria elettrotecnica italiana, che sorta da poco, è in via di continuo e rapido progresso, non potrà che trarre vantaggio da tale convegno e ricavarne nuovo vigore.

Ne verrà poi, giova sperare, un beneficio durevole al nostro paese, che molto attende dall'elettrotecnica per lo sviluppo delle sue industrie.

Il buon successo dell'Esposizione del 1884, nella quale vennero per la prima volta riconosciuti i pregi dei trasformatori, ci è di buon augurio per l'Esposizione futura e ci fa sperare che al buon successo di questa, vorranno concorrere, rispondendo al nostro appello, gli elettricisti di tutte le nazioni i quali troveranno preparato nel nostro paese un largo campo alle applicazioni dei loro trovati.

Il Segretario C. CANDELLERO. — *Il Presidente della Commissione* GALILEO FERRARIS.

Il Presidente del Comitato Esecutivo T. VILLA.

ATTI UFFICIALI

concernenti le FERROVIE ed i LAVORI PUBBLICI

Ecco il testo della legge che approva le Convenzioni colle Società esercenti le Reti Adriatica e Mediterranea per la costruzione di tronchi delle linee Isernia-Campobasso, Salerno-San Severino e Avezzano-Roccasecca e per l'esercizio delle linee medesime.

Ricordiamo che queste Convenzioni sono state pubblicate nel *Monitore* del 4 aprile, n. 14, corrente anno:

Art. 1. È approvata l'unita Convenzione stipulata il 29 gennaio 1896 fra il Ministro dei Lavori Pubblici e quello del Tesoro da una parte ed il Direttore generale della Società italiana per le Strade Ferrate Meridionali dall'altra, per la concessione della costruzione dei tronchi da Boiano a Carpinone e dell'esercizio della ferrovia Isernia-Campobasso.

Art. 2. È approvata l'unita Convenzione stipulata il 29 gennaio 1896 fra il Ministro dei Lavori Pubblici e quello del Tesoro da una parte ed il Direttore generale della Società italiana per le Strade Ferrate del Mediterraneo dall'altra, per la costruzione e per l'esercizio della ferrovia da Salerno a San Severino e dei tronchi da Balsorano ad Avezzano della ferrovia da Avezzano a Roccasecca.

Art. 3. Alla spesa conseguente dall'approvazione delle suddette Convenzioni sarà provveduto per L. 60,000 coi fondi stanziati nel bilancio del Ministero dei Lavori Pubblici al capitolo 369 per l'esercizio 1895 96 e per la parte rimanente con stanziamenti nello stesso bilancio durante il sessennio 1897-1903.

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

Ferrovia elettrica Pont San Martin.

Sabato 8 corrente venne fatta la visita di ricognizione di una nuova ferrovia elettrica destinata al servizio privato dei trasporti delle merci fra la stazione ferroviaria di Pont S. Martin e la Ferriera che la Società delle Ferriere di Udine e Pont S. Martin ha in quest'ultimo paese.

Erano presenti: il comm. Vincenzo Crosa, R. Ispettore Capo delle Strade Ferrate del Circolo di Torino, il cavaliere Clerici ing. capo del Genio Civile, il cav. ing. Corazza per la provincia, l'ing. Stapf Direttore tecnico della Ferriera e l'ing. Ettore Thovez per la Società costruttrice.

Questa piccola ferrovia ha lo scartamento ridotto di m. 0.70. Essa parte dalla Stazione della Ferrovia con binario parallelo a quelli della Rete Mediterranea, percorre la strada provinciale e dopo 900 metri entra nella Ferriera, dove si dirama in parecchi tronchi per portare il materiale nei varii piazzali e magazzini.

La forza motrice è fornita da una turbina a reazione di circa 60 HP, costruita dalla Ditta Schlæpfer, la quale mette in moto due dinamo generatrici di 30 cavalli caduna.

Queste dinamo, oltre alla ferrovia elettrica, danno la corrente a parecchi motori sparsi nella ferriera, i quali comandano ventilatori, seghe a caldo, trancie, motori portatili per usi diversi. La distribuzione è fatta a corrente continua ed al potenziale costante di 300 volt.

Le due generatrici lavorano in parallelo. Esse sono del tipo Manchester con spazzole in carbone, collettore in rame isolato con mica, ed hanno sopporti ad oliatura automatica ad anello.

La corrente è mandata lungo la ferrovia elettrica per mezzo di un filo aereo sostenuto da pali in legno e mensole in ferro.

Il ritorno si fa per mezzo delle rotaie, le quali sono collegate elettricamente fra loro da connessioni in rame.

La linea è servita da una locomotiva elettrica costituita da un telaio a due assi collegati da una catena Galle. Uno degli assi, per mezzo di due paia di ruote dentate, è messo in moto da un motore di tipo chiuso, capace di sviluppare 16 a 18 cavalli, facendo 450 giri al minuto. La corrente è presa dalla linea mediante un *trolley* a rullo, passa entro un regolatore (*controller*) manovrato dal macchinista, indi va al motore e da esso alle rotaie.

La locomotiva è fatta per trascinare uno o più vagonetti portanti un carico netto di 5000 kg. netto.

Questi vagonetti sono a sponde ribaltabili, alcuni di essi hanno una traversa a bilico per essere messi accoppiati e servire al trasporto di ferri in barre lunghe.

La pendenza della linea è quasi per tutto il percorso compresa fra il 3 ed il 4 0[0.

La velocità prescritta è di 6 km. all'ora in salita, e di 8 km. sul piano orizzontale.

Tutto il macchinario elettrico, la locomotiva, la linea aerea, i vagonetti, gli scambi e le piattaforme furono forniti dalla Società Nazionale delle Officine di Savigliano.

><

Ferrovia privata
dalle Miniere di Monte Argentario a Santa Liberata.

Siamo informati che i fratelli Rae, proprietari delle miniere manganesifere del Monte Argentario hanno sottoposto all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici il progetto di una ferrovia privata, per il trasporto del minerale dal luogo d'escavo fino a quello d'imbarco situato a Santa Liberata, in prossimità di Porto Santo Stefano. La ferrovia avrebbe lo scartamento di m. 0.60, e l'armamento verrebbe fatto con verghe d'acciaio del tipo Vignolle, del peso di kg. 10 per ml.

><

La Mediterranea
e le modificazioni alla Convenzione di Berna.

Sappiamo che l'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha accettato senz'altro, pei servizi internazionali, le modificazioni ed aggiunte alla Convenzione di Berna, concordate nella conferenza degli Stati riunitasi a Parigi nello scorso marzo. L'Amministrazione stessa però ha fatto riserva sulle disposizioni dei paragrafi XI e XII del processo verbale finale per quanto concerne l'adozione delle disposizioni stesse pel servizio interno italiano.

><

L'inchiesta ferroviaria.

La Commissione per l'inchiesta ferroviaria si riunirà lunedì 16 corrente.

In questa prima adunanza la Commissione determinerà l'ordine dei lavori, i metodi da seguirsi negli interrogatori, le sedute da tenere nelle varie città, che sono centro principale del movimento ferroviario.

È probabile che non si facciano comunicazione volta per volta, delle riunioni che si terranno, e che si pubblichi invece solamente la relazione alla fine dei lavori.

><

Ferrovie dell'Adriatico.

(*Gare aggiudicate*).

Il giorno 5 del corrente mese, in Ancona, presso la Direzione dei lavori per le Strade Ferrate Meridionali, ebbero luogo le gare per l'appalto a licitazione privata: *a*) della fornitura di ghiaia per la nuova stazione di Fabriano, lungo la strada ferrata da Foligno a Falconara: *b*) della fornitura del pietrisco occorrente per la massicciata sulla nuova stazione predetta.

Ad entrambe le gare vennero invitate n. 8 Ditte ma le concorrenti furono soltanto 3. In tutti e due gli appalti rimase deliberataria provvisoria la Ditta Ceragioli Ettore col ribasso del 21 0[0 sui prezzi della tariffa.

Nel giorno predetto, presso la prefata Direzione, ebbe luogo la gara a licitazione privata per l'appalto dei lavori relativi alla costruzione di nuove case cantoniere lungo la ferrovia da Roma a Solmona. Alla gara vennero invitate n. 30 Ditte; le concorrenti furono 10. Rimase deliberataria provvisoria la Ditta Filippetti Edda col ribasso del 29.25 0[0 sui prezzi della tariffa.

(***Progetti, preventivi, ecc.***
presentati all'approvazione governativa).

La Direzione Generale delle Strade Ferrate Meridionali ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici:

1. Il contratto stipulato colla Ditta Gelpi Antonio per la esecuzione di lavori di consolidamento e di sistemazione di otto trincee fra i chilometri 1.600 e 33.600 della ferrovia da *Lecco* a *Como*;

2. Il preventivo della spesa di L. 750 occorrente per provvedere alla esecuzione di lavori di consolidamento della casa cantoniera al km. 567.416 della linea da *Bologna* ad *Otranto*;

3. La proposta per la esecuzione di alcune opere di miglioramento nel piazzale esterno della stazione di

Pesaro lungo la linea da *Bologna* ad *Ancona* con annesso preventivo di L. 510;

4. La proposta per l'impianto di barriere manovrabili a distanza ad alcuni passaggi a livello di poca importanza lungo le linee *Orte-Falconara* e *Foligno-Terontola*;

5. La proposta per il consolidamento del ponticello in ferro della luce di m. 8 al km. 123.467.10 da Roma della linea *Orte-Foligno-Falconara*, con annesso preventivo di spesa di L. 1600;

6. La proposta per la ricostruzione in stazione di Lucca una casa cantoniera semplice, in sostituzione di quella demolita per far luogo all'innesto della linea da *Aulla* a *Lucca*. La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 6700 ed alla esecuzione delle opere si propone di provvedere mediante trattativa privata con una Ditta benevisa;

7. Il preventivo della spesa di L. 1200 occorrente per provvedere al rinforzo del tetto nell'ala verso i binari della rimessa locomotive nella stazione di Pracchia lungo la linea *Bologna-Pistoia*;

8. La proposta di lavori di consolidamento del quarto di cono a valle, lato Solmona, del via lotto Sciurgo, al km. 163.740 della linea *Roma-Solmona*, con annesso preventivo di spesa di L. 2200;

9. Il progetto delle opere necessarie per difendere la ferrovia dalle valanghe di neve fra i km. 35.800 e 38.650 della linea *Solmona-Isernia*, tronco Cansano-Isernia. La proposta considera fra l'altro la costruzione di n. 6 gallerie artificiali, della lunghezza complessiva di m. 895.

><

Ferrovie del Mediterraneo.

(*Gare per fornitura di materiale metallico di armamento*).

Il giorno 27 luglio p. p., in Milano, presso la Direzione generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo ebbero luogo le seguenti gare a licitazione privata:

1. Gara per la fornitura di 130 quintali di chiodi ordinari in ferro per armamento R. M. 45. Alla gara furono invitate 8 Ditte che tutte concorsero, rimanendo aggiudicataria provvisoria la Società Industriale della Valnerina di Terni, per il prezzo di L. 36.50 al quintale, esclusa la verniciatura;

2. Gara per la fornitura di tonnellate 21.8 di chiavarde con rosetta. Alla gara furono invitate 7 Ditte, ma le loro offerte furono tutte superiori al massimo portato dalla scheda segreta;

3. Gara per la fornitura di tonn. 55.80 di caviglie a vite mordente. Alla gara furono invitate 7 Ditte; ma anche in questa le offerte presentate superarono il massimo della scheda segreta;

4. Gara per la fornitura di tonn. 32.90 di piastre speciali di giunzione per armamento di primo tipo con rotaie da m. 12. Alla gara furono invitate 6 Ditte, e le concorrenti sono state in numero di 5. La fornitura venne aggiudicata in via provvisoria allo Stabilimento metallurgico di Piombino al prezzo di L. 385 la tonn., esclusa la verniciatura;

5. Gara per la fornitura di tonn. 2376 di rotaie in acciaio, divise in 2 lotti, e cioè: 1° lotto. Tonn. 1667 per armamento di primo tipo da m. 12; 2° lotto. Tonnellate 709 per armamento mod. R. M. 45, pure da 12 metri. Alla gara vennero invitate tre Ditte. Il primo lotto venne aggiudicato alla Società degli Alti Forni, Fonderie ed Acciaierie di Terni, al prezzo di L. 202 la tonnellata. La gara pel secondo lotto andò deserta, avendo la Società predetta, unica concorrente, presentata una offerta superiore alla scheda segreta;

6. Gara per la fornitura di tonn. 90 di piastre intermedie per armamento di primo tipo su rotaie da 12 metri. Alla gara furono invitate 6 Ditte, delle quali 5 presentarono offerta. La fornitura venne aggiudicata in via provvisoria alla Ditta Stabilimento metallurgico di Piombino, al prezzo di L. 325 per ogni tonnellata, esclusa la verniciatura;

7. Gara per la fornitura di stecche di acciaio, divisa nei due seguenti lotti: 1° lotto. Tonn. 68.8 per armamento di primo tipo, con rotaie da m. 12; 2° lotto. Tonn. 35.2 per armamento del modello R. M. 45, pure da m. 12. Alla gara vennero invitate 6 Ditte. Le concorrenti furono 5. Il primo lotto venne aggiudicato provvisoriamente alla Società degli Alti Forni di Terni, al prezzo di L. 330 la tonnellata. La gara pel secondo lotto andò deserta, avendo le Ditte concorrenti presentate offerte superiori al prezzo portato dalla scheda segreta.

Il giorno 31 dello stesso mese di luglio, presso la predetta Direzione Generale ebbe luogo altra gara a licitazione privata per la fornitura di tonn. 342 di cuscinetti di ghisa per l'armamento mod. R. M. 45. Alla gara vennero invitate 15 Ditte, le concorrenti furono 9. Rimase aggiudicataria provvisoria la Ditta Società degli Alti Forni di Terni al prezzo di L. 159.75 la tonn., esclusa la verniciatura.

(*Progetti, preventivi, ecc., presentati all'approvazione governativa*).

La Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha sottoposto alla approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici:

1. La proposta riguardante il completamento della massicciata sul tronco Santa Eufemia-Marcellinara della linea da *Catanzaro allo stretto Veraldi*. La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 23,700;

2. Il preventivo della spesa di L. 5000 occorrente per provvedere al consolidamento della passarella provvisoria in legname sul torrente Romano, al km. 366.790 della linea *Taranto-Reggio* fra le stazioni di Roccella e di Gioiosa;

3. La proposta per la costruzione di due passatoie in legname per il servizio dei viaggiatori attraverso i binari nella stazione di Asti, della linea *Torino Genova*, con annesso preventivo di spesa di L. 1010;

4. La proposta per la ricostruzione parziale di alcuni anelli di rivestimento in galleria di Ronco, lungo la *Ferrovia Succursale dei Giovi*. La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 16,150;

5. La proposta pell'impianto di una comunicazione telefonica fra l'Ufficio del movimento della stazione di Milano-Centrale ed il Deposito locomotive della Rete Mediterranea;

6. Una nuova proposta per l'applicazione di due suonerie elettriche di controllo al lato Taranto della stazione di Cotrone, nella linea da *Taranto a Reggio*. La spesa all'uopo occorrente è di L. 475;

7. La proposta dei lavori occorrenti per la sistemazione del ponte sul torrente Chiesa al km. 415.959 fra la stazione di Brancaleone e la fermata di Spartivento, lungo la ferrovia da *Taranto a Reggio*. La spesa preventivata per l'esecuzione delle opere ammonta a L. 7000;

8. Il progetto dei lavori di consolidamento della falda sinistra della trincea D'Amico tra i km. 23.530 e 23.550, fra le stazioni di Feroleto Antico e di Marcellinara, lungo la linea da *Sant'Eufemia a Catanzaro*. Spesa occorrente L. 720.

><

Nomine nei funzionari del Ministero dei Lavori Pubblici.

Con recenti R. Decreti i signori comm. Domenico Manganelli ed Augusto Formichi, Capi Divisione nell'Amministrazione Centrale dei Lavori pubblici, sono stati nominati rispettivamente Direttori Generali delle Opere Idrauliche e di Ponti e Strade.

I signori Ispettori del Genio Civile comm. Carlo Beroaldi e Giovanni Delfino, che attualmente reggevano quelle due Direzioni Generali, sono rientrati a far parte del Consiglio Superiore.

><

Strade Ferrate Secondarie.

Prospetto dei prodotti del traffico, ottenuti durante l'esercizio finanziario 1895 96, in confronto di quelli avutisi durante il precedente esercizio finanziario 1894-95.

Indicazione delle linee	Esercizio 1895-96	Esercizio 1894-95	Differenza
Fossano-Mondovì	37,855	36,027	+ 1,828
Napoli-Nola-Baiano	356,228	353,626	+ 2,602
Basaluzzo-Frugarolo	8,951	9,013	— 62
Torino-Rivoli	145,612	149,251	— 3,639
Sassuolo-Modena-Mirand.-Finale	309,613	308,446	+ 1,167
Torino-Ciriè-Lanzo	549,590	533,240	+ 16,350
Ferrovie Secondar. della Sardegna	786,306	752,490	+ 33,816
Santhià Biella	660,121	668,521	— 8,403
Settimo-Rivarolo-Castellamonte	405,136	390,513	+ 14,623
Ferrovie di Reggio dell'Emilia	270,040	225,445	+ 44,595
Ferrovie Economiche Biellesi	202,100	186,565	+ 15,535
Ferr. e Navig. del Lago di Lugano	77,691	71,723	+ 2,968
Reali Sarde	1,667,659	1,613,607	+ 54,052
Suzzara Ferrara	290,392	273,745	+ 16,647
Ferr. Nord-Milano	2,487,464	2,351,385	+ 136,079
Novara-Seregno	526,498	484,790	+ 41,708
Napoli-Pozzuoli-Cuma	264,553	285,057	— 20,504
Poggibonsi-Colle	58,201	46,334	+ 11,867
Vicenza Schio	368,000	365,393	+ 2,607
Vicenza-Treviso e Padova-Bassano	722,600	735,874	— 13,274
Conegliano-Vittorio	82,800	83,985	— 1,185
Torre-Arsiero	153,620	165,126	— 11,506
Padova-Montebelluna	148,000	153,737	— 5,737
Bologna-Massalombarda	281,500	277,095	+ 4,405
Arezzo Stia	127,000	134,202	— 7,202
Cividale-Portogruaro	244,100	259,381	— 15,281
Parma-Suzzara	156,400	153,517	+ 2,883

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato:

Ha ritenuto che anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le espropriazioni, sia meritevole della superiore approvazione il progetto compilato dalla Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo per la costruzione di quarti di cono e di una controplatea a valle del ponticello Marino al km. 192.732 fra le stazioni di Crucoli e di Cirò, della linea ferroviaria da Taranto a Reggio;

Ha dato il suo parere: *a*) su di una domanda di maggiori compensi fatta dalla Ditta Beccarelli per la costruzione di un muro paramassi all'imbocco verso Bologna della galleria Pisanecco, lungo la strada ferrata da Bologna a Pistoia; *b*) su di una domanda della Impresa Ferrari, assuntrice dei lavori di consolidamento della trincea fra i km. 128 247 e 128.479 della linea Bicocca-Caldare (tronco Santa Caterina-Caltanissetta), diretta ad ottenere di essere esonerata dalla multa contrattuale in cui sarebbe incorsa per ritardata ultimazione delle opere sovraindicate;

Ha dato il suo parere su di una domanda della Ditta Bavona per ottenere il condono della multa applicatale a causa del ritardo da essa interposto nel compimento dei lavori di consolidamento di pennelli di difesa della ferrovia Asciano-Montepescali contro il fiume Ombrone.

><

Tariffe ferroviarie italiane.

Siamo informati che la Ditta Felice Bisleri sta trattando colla Amministrazione delle Strade Ferrate Meridionali per ottenere l'applicazione di una speciale tariffa ridotta, differenziale a seconda delle distanze, mediante il vincolo di un determinato traffico minimo annuale, a favore dei trasporti di bianco di Spagna che la Ditta, dopo che ne ha trovato un copioso giacimento presso di Nocera Umbra, intenderebbe di porre in commercio col nome di Bianco di Nocera; togliendoci così di essere per tale merce tributari delll'Estero.

La Ditta Bisleri è intenzionata di dar vita a questo nuovo traffico e di spingere il suo prodotto non solo fino a Milano, ma nel Veneto, nel Piemonte, nel Genovesato ed anche nell'Italia centrale e meridionale; riservandosi in seguito di arrivare fino ai mercati della Svizzera, della Germania e dell'Austria.

—

La Direzione Generale delle ferrovie del Mediterraneo ha comunicato, con parere favorevole, al Ministero dei Lavori Pubblici una istanza della ditta D. Chiodi e Fratelli di San Demetrio Corone, per ottenere che le sia rinnovata per un altro biennio, a cominciare dal 20 novembre p. v., ed alle stesse condizioni, la concessione fattale per i suoi trasporti d'olio d'oliva a vagone completo da Corigliano Calabro a stazioni della linea da Genova a Ventimiglia.

—

La Direzione Generale delle Strade Ferrate della Sicilia ha presentata all'approvazione governativa la seguente proposta per estendere l'applicazione della tariffa locale interna n. 207 P. V.

« Si propone che l'applicazione della tariffa locale interna n. 207 P. V. riguardante i trasporti di « botti, bottacci, caratelli e barili di legno nuovi » proposta ed approvata per le spedizioni in partenza dalle stazioni di Messina-Centrale, di Messina-Porto, di Giarre-Riposto e di Milazzo, sia estesa anche alle spedizioni provenienti dalle stazioni di Palermo, di Catania e di Siracusa, compresi i porti, e di Termini ».

Per tal modo l'intestazione della sovraccennata tariffa locale interna verrebbe ad essere così modificata:

« Spedizioni in partenza dalle stazioni di Catania, di

Catania-Porto, Giarre-Riposto, Messina. Messina-Porto, Milazzo, Palermo, Palermo-Porto, Siracusa, Siracusa-Porto e Termini.

—

Il Ministero del Tesoro, di accordo con quello delle Finanze, ha dato il proprio benestare alla proposta di agevolazioni a favore della Ditta Clerici per i suoi trasporti di pietrame spaccato e di pietra greggia da Como-Lago a Milano-Porta Garibaldi, dietro vincolo di un traffico minimo annuale di 1000 tonnellate.

—

Il Ministero del Tesoro di accordo con quello delle Finanze ha ammessa la rinnovazione per un'altro anno a decorrere dal 1° luglio u. s., ed alle stesse condizioni già vigenti, della concessione di cui fruiva la Ditta Ruggeri-Gambara e Comp. per i suoi taasporti di « pietre greggie o grossolanamente lavorate ».

—

L'Adriatica ha sottoposto con parere favorevole al Ministero dei Lavori Pubblici una domanda della Società per la ferrovia Sassuolo-Modena-Mirandola-Finale, intesa ad ottenere la rinnovazione per un altro anno ed alle stesse condizioni vigenti, della convenzione, che scade col 30 settembre p. v., relativa al trasporto di carbon fossile in blocchi ed in polvere, e di mattonelle di carbon fossile da Venezia a Modena.

><

Deliberazioni del Comitato Superiore delle Strade Ferrate.

Il Comitato Superiore delle Strade Ferrate ha dato il parere sui seguenti affari:

Convenzione presentata dalla Mediterranea per concessione, a favore del sig. Emanuele Pezzolo, di costruire dei parapetti a distanza ridotta dalla ferrovia Genova-Pisa, in prossimità piazzale stazione di Camogli;

Id. presentata dalla suddetta Società, per concessione a favore del sig. Carlo Abbona, di costruire una casa a distanza ridotta dalla ferrovia Savona-Bra, Comune di Monchiero;

Id. per concessione del sig. Bartolo Chighizolo di Sturla, di costruire un muro parapetto, con sovrastante cancellata di ferro, sul confine ed a distanza ridotta dalla ferrovia Genova-Spezia, Comune di Genova;

Proposta presentata dalla Sicula, pel consolidamento, mediante un drenaggio, del rilevato presso lo scambio Caldare, stazione Grotte, fra i km. 134.283 e 134.362 linea Canicatti-Caldare per un importo di L. 12,000;

Proposte di componimento concordate con l' Impresa Bertoglio, circa le vertenze relative al collaudo dei lavori di ampliamento del viadotto di Voltri nella stazione di Sampierdarena lungo la linea Sampierdarena-Confine francese;

Progetto presentato dalla Sicula, per provvedere ampliamento e sistemazione della stazione ferroviaria di Catania;

Progetto presentato dalla Mediterranea, per impianto secondo binario nella stazione di Zoagli, linea Genova-Pisa;

Domanda di compensi, presentata dalla Ditta Alfano Raffaele pei lavori eseguiti di consolidamento nella galleria Calabrese, km. 169.400, linea Eboli-Metaponto;

Domanda presentata dalla Direzione della Nord Milano per ottenere l'approvazione, anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità, della costruzione del secondo binario sul tronco Rovisa-Bollate della linea ferroviaria Milano-Saronno;

Atti di liquidazione finale e di collaudo dei lavori eseguiti dall' Impresa Mion Angelo per la costruzione di un magazzino per cereali nella stazione Marittima di Venezia e per il condono di multa inflitta circa il ritardo pel compimento dell'opera.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Mestre-Bassano-Primolano. — La Deputazione provinciale di Venezia presentò la seguente proposta al Consiglio provinciale: Il Consiglio, udita la relazione della Deputazione sulle proposte in ordine alla ferrovia Mestre-Bassano-Primolano, conferma l'ordine del giorno votato nella seduta del 14 luglio 1894 dal Consiglio, riguardo alla ferrovia Mestre-Bassano, modificandone il capo 3 nel senso che la cifra di 3,200,000 lire, autorizzate per la costruzione della linea stessa, venga portato a 4,000,000, ferma sempre la proporzione del riparto dolla spesa stabilito nel capo 3°.

Cerutti, rilevando che l'argomento è di massima importanza e richiede di essere studiato a fondo, propose la sospensiva.

Clementini chiese notizie sulle difficoltà sorte per la costruzione della linea Bassano-Primolano, e l'allacciamento colla ferrovia economica Tezze-Trento ed invitò la Deputazione a studiare se non sia il caso di abbandonare il progetto della Venezia-Bassano-Primolano per adottare invece il progetto della linea Venezia-Bassano-Toblack, che certamente tornerebbe di grande giovamento al commercio di Venezia, avvicinando il porto di Venezia al Brennero e alla Germania meridionale e centrale.

Dopo di che il Consiglio approvò la sospensiva.

— D'altra parte il Consiglio comunale, nella seduta del 13 corrente, approvò il progetto della ferrovia Mestre-Bassano, modificando il capo quarto portante la spesa da lire 3,200,000 a 4 milioni, ripartita per due terzi al Comune e un terzo alla Provincia.

Ferrovie interprovinciali venete. — I giornali politici hanno annunziato che l'on. Prinetti, Ministro dei Lavori Pubblici ha concordato colla Società Veneta un nuovo contratto per l'esercizio delle ferrovie interprovinciali venete.

Ferrovia Legnago-Monselice. — Il rimborso delle quote a carico dei Comuni, interessati nella costruzione della ferrovia Legnago-Monselice, non procede senza difficoltà. Trentadue aderirono di pagare, senz'altro; trentadue ricorsero contro il riparto; sei si rifiutarono semplicemente. Si attende l'esito del ricorso. Il contributo obbligatorio dei Comuni è di L. 95,540.38; quello della Provincia di L. 191,880.70, oltre al volontario di lire 195,265.35.

Tramvia Milano-Bisnate-Crema. — Giorni or sono, in una delle sale del Municipio di Crema, ebbe luogo la riunione degl'interessati alla costruzione della nuova tramvia Milano Bisnate-Crema.

L'adunanza era presieduta dall'avv. cav. Zambellini, sindaco di Crema.

Secondo il progetto, la tramvia partendo da Milano (Porta Vittoria), toccherebbe Paullo e Bisnate, passando dal nuovo ponte sull'Adda e poi andrebbe sino a Crema, traversando il Pandinasco.

Ecco l'ordine del giorno approvato all'unanimità:

« I presenti si uniscono al Comitato Promotore di Milano per la costruzione della tramvia Milano-Bisnate-Crema e nominano una Commissione esecutiva.

« *a*) Esaminare il progetto dell'ing. Horvath, in proposito tenendo conto dei desiderati dell'Assemblea, e di riferirne all'Assemblea stessa;

« *b*) Compiere le pratiche onde avere i sussidi dalla provincia di Cremona;

« *c*) Studiare i mezzi finanziari adatti alla riuscita ».

Nuovo scalo pel bestiame a Milano. — Sabato scorso si è fatta a Milano l'inaugurazione ufficiale del nuovo scalo pel bestiame, che fu aperto all'esercizio, come abbiamo preannunciato nel precedente numero, lunedì. Per la circostanza intervennero il sindaco, nobile Vigoni, con l'assessore conte Castelbanco, il cav. Bariè, consigliere di Prefettura, il comm. Ratti, vice-direttore della Mediter-

ranea, il cav. ing. Thonet, direttore della Ferrovia Nord-Milano, il cav. Foresti, capo dell'Ispettorato ferroviario di Milano ed altri.

Le Autorità vennero ricevute dal Consiglio d'Amministrazione della Società proprietaria dello scalo, con a capo il sig. Bussola, presidente, cav. ing. Nava, vice-presidente, dal cav. Albani, segretario di riparto del Municipio, e dall'ing. Riboni, esecutore del nuovo edificio.

In mezzo alla corte era stato posto un bellissimo gruppo di piante e di fiori.

Si è fatto quindi manovrare una macchina con alcuni carri, per la prova di scarico; i binari sono quattro, con quattro piattaforme girabili.

Il nuovo edificio sorge di fronte al Mercato del bestiame, diviso dal viale di Porta Magenta, e nella sua semplicità si presenta bene.

Il primo discorso fu detto dal signor Bussola che, accennate le difficoltà superate felicemente mercè il buon accordo delle Autorità, della Ferrovia del Mediterraneo, e della Prefettura, tributò a queste parole d'encomio, che rivolse pure all'ing. Riboni e all'Impresa assuntrice dei lavori, Peregrini e Galimberti, la quale, in meno di un anno, compì il nuovo scalo.

La parte tecnica del nuovo scalo fu chiaramente svolta dall'ing. Riboni, che volle abbondare di dati per porre in rilievo come si sia risolto un non facile problema, nel quale erano coinvolte la sicurezza cittadina, la salubrità pubblica, le misure preventive applicate alla disinfezione e alla vigilanza del bestiame.

La vicinanza obbligata dello scalo al mercato del bestiame, inceppava le linee costruttive e limitava l'area; ma la distribuzione dei locali e l'uso che se ne vuol cavare, mostrano con quale diligenza e con quali criteri pratici si è studiato di rispondere alle esigenze del commercio.

Anzitutto si è badato ad unificare i vari servizi di sorveglianza municipale e di vigilanza sanitaria; si sono introdotte l'acqua potabile a forte pressione, una pavimentazione resistente e la fognatura secondo il sistema *tout à l'égout*. Il nuovo mercato pei suini può ritenersi l'unico in Italia, e risponde a tutte le esigenze dell'igiene e della pulizia, in guisa da non lasciar dubbio sulle esalazioni nocive.

La Società ha speso oltre seicentomila lire, e lascierà dopo vent'anni al Comune un aumento di patrimonio di circa mezzo milione, con un reddito sicuro non inferiore alle centomila lire.

La Convenzione 2 febbraio 1895, stipulata fra il Commissario Regio, on. Bonasi, in nome del Comune, e la Società, concede alla stessa Società del mercato, di esercitare lo scalo con corrispondente facoltà di esigere i diritti di scalo in una lira per ogni capo di bestiame grosso: buoi, vacche, tori; di cent. 50 per ogni capo di bestiame di minore grossezza: vitelli, suini, civetti, montoni, pecore; di cent. 25 pei capretti; salvo il 10 0|0 su detti diritti a favore del Comune a partire dal 1897.

La capacità delle stalle è di 500 capi di bestiame grosso e di 320 vitelli. Vi sono stalle di deposito pel bestiame destinato all'estero, una stalla per gli animali infetti, ed una di osservazione sul bestiame che ha viaggiato con qualche capo infetto, e vi sono infine stalle per gli animali per l'agricoltura e per l'allevamento. La prima spesa d'impianto ascese a L. 300,000 e a 600,000 quella per l'acquisto dei terreni, degli edifici, dell'armamento ferroviario, costruzione del tronco che si stacca dalla linea Milano-Vigevano (stazione di porta Ticinese), abitazioni per il personale, ecc.

Dopo l'ing. Riboni, prese la parola il Sindaco, augurandosi che il nuovo scalo riceva prossimamente il naturale suo completamento, affinchè Milano accolga, come è voto di tutti, un grande mercato internazionale di bestiame.

Le Autorità e gl'invitati visitarono quindi tutti i locali, riportando una buona impressione dell'ordinamento e delle misure attuate, perchè tutto risponda allo scopo del nuovo edificio.

Ferrovie dell'Adriatico. — *Prodotti dal 1° gennaio al 31 luglio 1896.* — Nella decade dal 21 al 31 luglio ora scorso i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate Meridionali, Rete Adriatica (Rete principale e Rete complementare) ascesero a L. 2,742,812.09 con una diminuzione di L. 323,462.31 su quelli ottenuti nella corrispondente decade del 1895.

L'insieme dei prodotti dal 1° gennaio al 31 luglio 1896 si ragguaglia a L. 54,867,441.68 e presenta una diminuzione di L. 224,463.62 in confronto dello stesso periodo del precedente esercizio.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie Svizzere. — *Ferrovia della Jungfrau.* — Del capitale di quattro milioni di franchi occorrente per la costruzione della strada ferrata della Jungfrau ne fu già sottoscritto un quarto e le azioni già collocate rappresentano un milione.

Al concorso internazionale bandito dal Consiglio amministrativo di quella ferrovia per il materiale occorrente all'uopo, presero parte 145 ditte, undici delle quali erano italiane.

— *Ferrovia Nord-Est.* — Il Consiglio di Amministrazione della Nord-Est è convocato per il 15 agosto. In questa seduta sarà trattata, fra altro, la questione pendente da lunghi anni circa la fusione delle concessioni.

Ferrovie Francesi. — *Una nuova tramvia elettrica a Parigi.* — Parigi avrà quanto prima una tramvia elettrica di sistema affatto nuovo. Questa tramvia va dalla piazze del Château d'Eau a Romainville ed il sistema porta il nome degli ingegneri Claret-Vuilleumier.

Ecco alcuni dettagli sopra questa interessante tramvia. L'officina che fornisce l'energia elettrica è ai Lilas, alle porte di Parigi. Essa comprende sei potenti macchine di 180, 200 cavalli ciascuna, riunite ad una dinamo producente 150 kilowatts a 530 alla velocità angolare di 300 giri per minuto. Uno dei poli è unito ai binari della tramvia. L'altro ha un cavo sotterraneo. Al fine di ottenere una conduttibilità perfetta per mezzo delle rotaie, queste sono riunite da un grosso filo di rame stabilito lungo tutta la linea. Le due rotaie parallele sono parimenti riunite da traverse metalliche.

Le rotaie costituiscono dunque, mercè queste precauzioni, un enorme nastro metallico eminentemente conduttore. L'altro polo, l'abbiamo detto, è riunito ad un cavo circolante sotto terra.

Il sistema di presa d'elettricità sopra questo cavo è molto singolare. Lungo la via, vi sono a distanza di m. 2.50 l'uno dall'altro, delle piastre di fondita comunicanti col cavo. È su queste piastre che la tramvia prende la sua forza motrice.

Un tronco di rame situato longitudinalmente sotto la vettura frega sulla piastra di fondita, raccoglie la corrente, la trasmette ad una dinamo che mette in azione le ruote.

Il circuito è così completato, per il contatto delle ruote della vettura colle rotaie della via per le quali si effettua il ritorno della corrente all'officina generatrice.

Questa è la prima tramvia a conduttura sotterranea impiantata a Parigi.

Ferrovie Bulgare. — *Appalti di nuove costruzioni.* — Il Ministero dei Lavori Pubblici, Vie e Comunicazioni della Bulgaria mette in aggiudicazione *à forfait* la costruzione delle ferrovie:

Roustchouk-Gornia-Oréhovitza-Yeni-Zayra (238 chilometri) il 7-19 ottobre prossimo;

Sarembey-Filippopoli-Yeni Zayra (195 chilom.) il 24-5 ottobre-novembre.

Le cauzioni per prendere parte alla gara devono essere depositate alla Banca Nazionale Bulgara, e ammontano:

Per la linea Roustchouk-Yeni-Zayra a fr. 1,400,000 in oro;

Per la linea Sarembey-Yeni-Zayra a franchi 750,000 in oro.

Nel numero prossimo daremo maggiori particolari di questi importanti appalti.

Ferrovie Rumene. — I prodotti delle strade ferrate ammontarono nel 1895 a 42,870,458 franchi, inferiori di 2,370,403 franchi a quelli del 1894 e di 5,212,541 fr. in rapporto alle previsioni del bilancio. La causa di questo minor incasso va ricercata nella crisi economica del 1895. Il traffico, d'altronde, sembra migliorarsi, come lo indicano le cifre seguenti, che dànno i prodotti per i sei primi mesi del 1896 comparati ai risultati dell'anno precedente durante lo stesso periodo:

Viaggiatori	L.	7,307,774	7,727,703
Bagagli	»	162,490	196,168
Merci:			
Grande velocità	»	461,925	519,461
Piccola »	»	8,928,725	10,814,263
Totali	L.	16,890,914	19,287,595

L'aumento in favore del primo semestre 1896 è dunque di L. 2,396,681 superiore al minor incasso dell'anno 1895 comparativamente ai risultati del 1894.

Ferrovie dell'Argentina. — Il Ministro delle finanze, dottore Zorilla, dopo aver compilato il regolamento delle garanzie delle ferrovie, pensa ora ad unificare le ferrovie a scartamento ridotto. A questo scopo si costituirà una società che diventerà proprietaria di tutte le linee che esistono attualmente e di cui ecco la lista:

Linee del Governo.

Frias-Santiago Estero	kilom.	162
Recreo-Catamarca	»	242
Tucuman-Jujuy	»	354
Santa Rosa-Salta	»	50
Dean Funes-Chilecito	»	223
North West Argentine	»	151
Totale	kilom.	1,182

Linee francesi.

Santa Fé-San Cristobal	kilom.	200
Pilar-Josephina	»	145
Humboldt-Soledad	»	141
Galvez-Junction	»	96
Gessler-Coronda	»	24
Santa Fé-Colastine	»	18
Galvez-San Cristobal	»	119
San Cristobal-Tucuman	»	602
Santa Fé Reconquista	»	318
Sabana Line	»	204
Santa Fé Rosario	»	165
Galoto Branch	»	10
Totale	kilom.	2,042

Altre linee.

Cordoba-Rosario	kilom.	224
Rafaela and Graneros Branches	»	65
Josefina-Cordoba	»	208
Cordoba-Tucuman	»	547
Cordoba-Cruz del Eje	»	153
Totale	kilom.	1,197

Ciò forma una lunghezza totale di 4,421 chilometri. Questa rete sarebbe portata a circa 6000 chilometri colla costruzione di linee complementari, da Sabana a Resistencia, da Patquia a Riga e San-Juan e da Rosario a Buenos-Aires.

La nuova Compagnia sarebbe costituita con un capitale di 11 milioni di lire sterline, di cui il governo avrebbe una parte corrispondente al valore delle sue linee. Il presidente del Consiglio d'Amministrazione sarà nominato dal potere esecutivo.

Notizie Diverse

Merito e cooperazione industriale. — Con decreto in data 4 agosto 1896, il Ministro di Agricoltnra Industria e Commercio, ha nominata la Commissione giudicatrice del Concorso a premi al merito industriale e alla cooperazione industriale.

La Commissione è costituita nel modo che segue ed è ripartita nelle Sotto-Commissioni sotto indicate per i diversi gruppi di industrie.

Comm. Rossi Alessandro, senatore del Regno, presidente della Commissione.

Industria del cotone. — Cav. ing. Belloc Luigi, ispettore delle industrie e dell'insegnamento industriale; cav. ing. Borghi Pio, industriale; comm. Chiesa Michele, deputato al Parlamento; ing. Mazzucchelli Vittorio, direttore del cotonificio *Raggio* di Novi Ligure; cav. ing. Menocchio Raffaele, direttore della Scuola di tessitura e tintoria di Prato; comm. Rossi Angelo, senatore del Regno, rappresentante il Consiglio dell'industria e del commercio; cav. ing. Saldini Cesare, del Regio Istituto tecnico superiore di Milano.

Industrie elettriche. — Comm. ing. Ferraris Galileo, professore di fisica tecnica nel Regio Museo industriale di Torino; comm. ing. Lattes Oreste, ispettore delle industrie e dell'insegnamento industriale; cav. prof. Roiti Antonio, del Regio Istituto di studi superiori di Firenze; comm. ing. Vigoni Giulio, senatore del Regno, rappresentante il Consiglio dell'industria e del commercio; prof. ing. Zunini Luigi, del Regio Istituto tecnico superiore di Milano.

Industria della seta. — Comm. Bertolotti Francesco, industriale; prof. avv. Danieli Gualtiero, depatato al Parlamento, rappresentante il Consiglio dell'industria e del commercio; cav. De-Vecchi Massimo, presidente dell'Associazione dell'industria e del commercio delle sete in Milano; comm. Rossi Alessandro, senatore del Regno, predetto.

Industrie ceramica. — Comm. Antonibon Pasquale, industriale; prof. Pogliaghi Lodovico, della Regia Accademia di Brera in Milano; cav. prof. Tesorone Giovanni, del Regio Museo artistico industriale di Napoli; marchese Torrigiani Filippo, deputato al Parlamento, rappresentante il Consiglio dell'industria e del commercio; Vimercati Guido, professore di tecnologia commerciale.

Industria della carta e delle arti grafiche. — Civelli Antonio, deputato al Parlamento; dott. Di Broglio Ernesto, deputato al Parlamento, rappresentante il Consiglio dell'industria e del commercio; dott. Molina Tito, presidente dell'Associazione della carta in Milano; Vallardi Pietro, presidente dell'Associazione tipografico-libraria italiana in Milano; comm. Visocchi Alfonso, deputato al Parlamento.

Industrie metallurgiche e meccaniche. — Comm. ing. Bertoldo Giuseppe, ispettore delle Officine delle Strade Ferrate del Mediterraneo in Torino; comm. Bombrini Giovanni, senatore del Regno; comm. ing. Cottrau Alfredo, industriale; comm. ing. Orlando Giuseppe, costruttore navale; comm. ing. Pellati Niccolò, ispettore capo nel Corpo Reale degl'ingegneri delle miniere; comm. ing. Rubini Giulio, deputato al Parlamento, rappresentante il Consiglio dell'industria e del commercio; cav. Sogliano Naborre, direttore Genio Navale, membro del Comitato per i disegni delle navi.

L'ing. cav. Giuseppe Trombetta, capo-sezione nel Ministero d'Agricoltura, Industria e Commercio, avrà l'ufficio di segretario della Commissione.

Progetto per un nuovo ponte a Venezia. — Il Sindaco annunziò al Consiglio che il professore dell'Università di Padova, Chicchi Pio, ha presentato il progetto per un ponte da Venezia alla terra ferma da S. Girolamo a S. Giuliano, colle seguenti dimensioni: lunghezza metri 3465, larghezza media metri 8.24; preventivo della spesa lire 2,500,000. Il progetto comprende una linea pel tramvai e una per le carrozze e i pedoni,

Le Esposizioni dal 1896 alla fine del secolo. — Se le Esposizioni sono una prova dell'attività e della prosperità dei popoli, bisogna convenire che il mondo civilizzato sta per raggiungere, alla fine di questo secolo, un grado di benessere fino ad ora sconosciuto.

Ecco l'elenco delle Esposizioni che si apriranno a cominciare dal 1896 fino alla fine del 1900:

Anno 1896. — Esposizione dell'industria e dell'arte delle case ad Odessa.
Esposizione internazionale a Cannes.
Esposizione internazionale a Mons.
Esposizione nazionale e coloniale a Rouen.
Esposizione nazionale a Ginevra.
Esposizione industriale a Berlino.
Esposizione marittima internazionale a Kiel.
Esposizione internazionale al Messico.
Esposizione a Johannesburg.
Esposizione a Brisbane.
Esposizione a Para.
Esposizione d'elettricità a Nuova York.
Alle suaccennate conviene poi aggiungere un grande numero d'esposizioni regionali poco importanti.
Anno 1897. — Esposizione universale a Bruxelles.
Esposizione a Rio de Janeiro.
Anno 1898. — Esposizione universale ad Amsterdam.
Esposizione a San Paolo.
Esposizione generale italiana a Torino.
Anno 1899. — Esposizione ad Adelaide.
Anno 1900. — Esposizione internazionale a Parigi.
E la lista è ancora molto lontana dall'essere completa.

Congresso degli elettricisti a Ginevra. — Nel Congresso degli elettricisti in Ginevra, si espressero voti affinchè gli elettricisti italiani formassero delle Società; anzi, seduta stante, se ne costituì una che elesse per acclamazione a presidente l'illustre Galileo Ferraris dell'Università di Torino.

Tempra elettrica dell'acciaio. — L'ingegnere svizzero Taux, sembra abbia inventato un nuovo metodo di metallurgia elettrica che darebbe all'acciaio una durezza straordinaria.

Una punta temprata con tal modo ha bucato un pezzo di ghisa, nella metà tempo che non lo avrebbe fatto una solida punta d'acciaio. Ora, questa punta esaminata al microscopio, non ha presentato nulla di straordinario.

Con una cesoia di acciaio elettrico si è potuto tagliare a freddo una lamina di acciaio di 35 mm. di larghezza per 18 di spessore. L'operazione venne ripetuta cinque volte sulla medesima lamina.

La medesima cesoia ha tagliato a freddo una placca di acciaio fuso dello spessore di 4 mm.

Una sega circolare pure di acciaio temprato elettricamente, ha tagliato sbarre di ferro con una facilità sorprendente.

Un semplice coltello da tavola ha tagliato undici volte consecutive un filo di ferro di 1 mm. di spessore.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Segniamo con un asterisco * le notizie di cui diamo maggiori ragguagli nelle Informazioni Particolari, ove sono pubblicate eziandio le *Deliberazioni del Consiglio di Stato* e le *Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.*

1. — Progetti e preventivi di spese presentati per l'approvazione al R. Ispettorato Generale.

Rete Adriatica. — L. 6700 * proposta per la costruzione di una casa cantoniera in stazione di Lucca;

L. 2200 * proposta di lavori di consolidamento del viadotto Sciurgo, linea Roma-Solmona;

L. 1600 * proposta per consolidamento d'un ponticello sulla linea Orte-Foligno Falconara;

L. 1200 * preventivo di lavori in stazione di Pracchia, linea Bologna-Pistoia;

L. 750 * proposta per consolidamento di una casa cantoniera sulla linea Bologna-Otranto;

L. 510 * proposta per miglioramento del piazzale della stazione di Pesaro, linea Bologna-Ancona;

Contratti * e proposte diverse.

Rete Mediterranea. — L. 23,700 * proposta per completamento massicciata sul tronco Santa Eufemia-Marcellinara, linea Catanzaro-Stretto Veraldi;

L. 16,150 * proposta di lavori alla galleria di Ronco, sulla Succursale dei Giovi;

L. 7000 * proposta per sistemazione d'un ponte sul Chiesa, linea Taranto-Reggio;

L. 5000 * preventivo pel consolidamento d'una passerella sul torrente Romano, linea Taranto-Reggio;

L. 1010 * proposta di lavori in stazione di Asti, linea Torino-Genova;

L. 720 * progetto di lavori di consolidamento sulla linea Catanzaro-Sant'Eufemia;

Proposte * diverse.

3. — Gare aggiudicate provvisoriamente.

Rete Adriatica. — Alla Ditta Ceragioli Ettore le forniture * di ghiaia e del pietrisco per la massicciata della nuova stazione di Fabriano, linea Foligno-Falconara, col ribasso del 21 0[0 sui prezzi di tariffa in ambe le gare;

Alla Ditta Filippetti Edda l'appalto * per costruzione di case cantoniere lungo la linea Roma Solmona, col ribasso del 29,25 0[0 sui prezzi di tariffa.

Rete Mediterranea. — Gare diverse * per fornitura di materiale metallico d'armamento (V. *Informazioni*).

II. — Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Municipio di Perugia (25 agosto, ore 10, unico e definitivo). — Appalto dei lavori di costruzione del tratto di congiunzione fra deviazione Sette Valli a Castel Todino. Importo L. 52,119.08. Cauzione L. 5214.91.

Genio Militare di Milano (28 agosto, ore 10, unico e definitivo). — Appalto dei lavori di sistemazione delle caserme di S. Filippo e S. Prassede in Milano per l'acquartieramento del Reggimento d'Artiglieria a cavallo. Importo L. 275,000. Cauzione L. 28,000.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Trapani (5 settembre, ore 10, 1ª asta). — Appalto per la costruzione del 1° tratto di scogliera in prolungamento del molo, ecc., nel porto di Marsala (m. 380). Importo L. 265,254.05. Cauzione L. 13,000. Fatali a destinarsi.

Prefettura di Torino. — Essendo stata approvata la convenzione stipulata tra il Ministero della Pubblica Istruzione e la provincia di Torino, fra non molto saranno indette le aste per le opere e le provviste per l'arredamento e miglioramento degli Istituti Universitari e della Scuola d'Applicazione per gl'Ingegneri in Torino. I lavori comprendono:

Arredamento dell'Istituto di fisica per L. 38,000; id. id. d'igiene per L. 48,000; id. id. di chimica generale per L. 128,000; id. id. di farmaceutica per L. 8000; id. id. di fisiologia per L. 10,000; id. id. di patologia per L. 5000; id. id. di materia medica per L. 7000; id. id. di anatomia normale per L. 86,000; id. id. di anatomia patologica per L. 39,000; id. id. di medicina legale per L. 16,000;

Nuovo locale a Pino Torinese per l'Osservatorio astronomico per L. 25,000;

Parziale ampliamento e miglioramento della Scuola di Applicazione per gl'Ingegneri per L. 75,000;

Marciapiede e fognatura per nuovi edifizi per L. 90,000.

I lavori dovranno essere compiuti nel termine di due anni.

APPALTI ALL'ESTERO.

Grecia. — *Città di Patrasso* (22 agosto) — Appalto a trattative private, per la fornitura ed esercizio dell'acqua e del gas. La copia dell'avviso d'asta è visibile presso il Museo Commerciale di Torino.

Austria-Ungheria. — *Strade ferrate dello Stato Austriaco a Olmutz* (24 agosto). — Vendita di vecchio materiale: filo di ferro, ferro, bronzo, zinco, caoutchouc, ecc.

Belgio. — Si annunzia prossima un'aggiudicazione per le strade ferrate dello Stato di tre ponti da pesare della forza di 45 tonn., sistema Flamache (tipo speciale *B*).

Spagna. — *Giunta dei lavori del Porto a Santander.* (3 settembre). — Fornitura e messa in opera di una grue a vapore di 30 tonn.

— *Administration de la Monnaie e de Timbre à Madrid* (3 settembre). — Vendita kg. 56,146 di vecchio ferro in pezzi.

Svezia e Norvegia. — *Strade ferrate dello Stato Norvegese e Cristiania* (2 settembre). — Fornitura di 30 vagoni aperti per mercanzie.

Bulgaria. — *Palazzo dell'Assemblea Nazionale a Sofia* (19 ottobre). Costruzione della strada ferrata da Roustchouk-Gornin-Oréhovitza-Jeni Zagra, di 238 km. e comprendente un tunnel di m. 1990. — Prezzo d'asta fr. 28,700,000, cauzione fr. 1,400,000.

— *Palazzo dell'Assemblea Nazionale a Sofia* (5 novembre) — Costruzione della strada ferrata Sarembey-Philippopoli Jeni-Zagra di 195 km. Prezzo d'asta fr. 13,300,000, cauzione fr. 750,000.

III. — Forniture diverse.

Aste.

Direzione delle Costruzioni — Spezia — (29 agosto, ore 12.30, 1ª asta). — Fornitura di **tubi** di ottone e tubi di rame. — Importo L. 300,000. Cauzione L. 30,000. Fatali 18 settembre, ore 12.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

	agosto 8	agosto 14
Azioni Ferrovie Biella . . . . L.	510	510
» » Mediterranee . . . . »	504	500
» » Meridionali . . . . »	644.50	639
» » Pinerolo (1ª emiss.) . . . . »	360	360
» » » (2ª ») . . . . . »	350	350
» » Secondarie Sarde . . . . . »	272	272
» » Sicule. . . . . »	598	598
Buoni Ferrovie Meridionali . . . . »	558.50	558.50
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e		
» » Sicule *A. B. C. D.* . . »	284	284
» » Cuneo (2ª emiss.) . . »	312.50	312.50
» » Gottardo 4 % . . . . »	102	102
» » Mediterranee 4 0[0 . . »	513	513
» » Meridionali . . . . . . »	300.50	300.50
» » Meridionali Austriache . »	386.50	386.50
» » Palermo-Marsala-Trapani »	307	307
» » » 2ª emiss. »	284	284.50
» » Pontebba . . . . . . »	461	461
» » Sarde, serie *A* . . . . »	287	287
» » » serie *B* . . . . . »	290	292.50
» » » 1879 . . . . . »	292	292
» » Savona . . . . »	311	312
» » Secondarie Sarde . . . »	430	430
» » Sicule 4 0[0 oro . . . »	474	472.75
» » Tirreno . . . . »	454	454
» » Vittorio Emanuele . . »	311.50	313.50

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA. — 21ª Decade — dal 21 al 31 Luglio 1896

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Prodotti indiretti	TOTALE	Media dei chilom. esercitati
			PRODOTTI DELLA DECADE.				
1896	1,164,626.73	57,611.28	323,719.73	1,009,019.61	14,483.05	2,569,460.40	4,247.00
1895	1,289,521.80	58,166.39	332,104.60	1,160,405.80	16,456.73	2,856,655.32	4,215.00
Differenze nel 1896	— 124,895.07	— 555.11	— 8,384.87	— 151,386.19	— 1,973.68	— 287,194.92	+ 32.00
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.				
1896	20,788,158.70	1,048,482.52	6,018,124.70	22,970,528.05	268,222.15	51,093,516.12	4,247·00
1895	20,075,979.87	1,005,182.87	6,276,790.13	23,639,632.77	278,248.53	51,275,834.17	4,215.00
Differenze nel 1896	+ 712,178.83	+ 43,299.65	— 258,665.43	— 669,104.72	— 10,026.38	— 182,318.05	+ 32.00

RETE COMPLEMENTARE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Prodotti indiretti	TOTALE	Media dei chilom. esercitati
			PRODOTTI DELLA DECADE.				
1896	68,685.16	2,500.18	18,246.74	82,314.46	1,605.15	173,351.69	1,359.88
1895	82,570.98	2,622.33	22,305.82	100,212.12	1,907.83	209,619.08	1,326.19
Differenze nel 1896	— 13,885.82	— 122.15	— 4,059.08	— 17,897.66	— 302.68	— 36,267.39	+ 33.69
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.				
1896	1,326,252.45	31,426.05	421,478.71	1,962,221.18	32,547.17	3,773,925.56	1,359.88
1895	1,292,892.71	32,096.13	444,723.24	2,014,491.77	31,867.28	3,816,071.13	1,308.80
Differenze nel 1896	+ 33,359.74	— 670.08	— 23,244.53	— 52,270.59	+ 679.89	— 42,145.57	+ 1.08

PRODOTTI PER CHILOMETRO DELLE RETI RIUNITE

PRODOTTO DELLA DECADE			PRODOTTO RIASSUNTIVO		
esercizio corrente	esercizio precedente	Differenza nel 1896	dell'anno corrente	dell'anno precedente	Differenza nel 1896
489.19	553.36	— 64.17	9,785.73	9,973.55	— 187.82

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

Dai punti contro indicati alle stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)		BIGLIETTI SEMPLICI — Londra (1) 1a classe	Londra (1) 2a classe	Parigi (2) 1a classe	Parigi (2) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO — Londra (3) (Diritto di porto compreso) 1a classe	Londra (3) 2a classe	validità	Parigi (4) 1a classe	Parigi (4) 2a classe	validità
Via Moncenisio											
Torino	via Calais	166 35	116 55	90 75	61 60	254 —	187 85	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni
	via Boulogne . .	160 25	112 05								
Milano	via Calais	180 90	129 15	104 85	72 25	272 25	199 30	45 giorni	166 35	119 —	30 giorn
	via Boulogne . .	175 60	124 65								
Venezia	via Calais	—	—	141 75	97 30	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni
	via Boulogne . .										
Genova	via Calais	187 —	131 —	111 40	76 05	—	—	—	—	—	. .
	via Boulogne . .	180 90	126 50								
Via Genova											
Livorno	via Calais	209 90	147 05	134 30	92 10	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	203 80	142 55								
Firenze	via Calais	217 30	152 25	141 70	97 30	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	211 20	147 75								
Roma	via Calais	249 —	174 40	173 40	119 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	242 90	169 90								
Napoli	via Calais	279 85	196 —	205 60	142 —	478 50	353 95	6 mesi (**)	—	—	—
	via Boulogne . .	273 75	191 50								
Via Bologna											
Firenze	via Calais	224 60	157 30	149 —	102 35	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	218 50	152 80								
Roma	via Calais	263 85	184 80	188 25	129 85	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	257 75	180 30								
Napoli	via Calais	294 80	206 50	220 60	162 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	288 70	202 —								
Brindisi — Via Napoli	via Calais	325 85	228 20	251 60	174 20	543 25	399 30	6 mesi (*)	—	—	—
	via Boul.	319 75	223 70								
Brindisi — Via Bolog.	via Calais	302 65	211 95	227 05	157 —	525 45	386 80	6 mesi	—	—	—
	via Boul.	296 55	207 45								
Messina — Via Napoli	via Calais	369 25	259 75	295 —	205 80	—	—	—	—	—	—
	via Boul.	363 15	255 25								

OSSERVAZIONI.

Biglietti semplici.

(1) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta.

Per diritto del bollo fr. 0.10 per i biglietti al disopra di 10 franchi.

(2) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi, che valgono per 20 giorni.

Biglietti d'Andata e Ritorno.

(3) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta.

(*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capo-stazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo, nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli, ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia.

(**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via.— Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto.

(4) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI	1a e 2a CLASSE	1a e 2a CLASSE (Via Folkestone)	1a e 2a CLASSE (*)	1a e 2a CLASSE (***)	Treno di lusso PENINSULAR-EXPRESS settimanale il venerdì part. da LONDRA (1)
Londres Ch.-Cross Par.	9 — a.	10 — a.	11 — antim.	9 — p.	9 — p.
Londres Victoria . . —	9 — a.		11 — antim.	9 — p.	9 — p.
Douvres. . . . . —	10 55 a.		1 — pomer.	11 — p.	11 — p.
Calais-M. (*Buffet*) (ora di Greenwich) . Arr.	12 15 a.		2 20 pomer.	12 25 a.	12 25 p.
	Déjeun.				
(ora francese) . Par.	1 — p.		3 — pomer.	1 19 a.	12 45 a.
Boulogne-Gare . . (*Buffet*) Arr.	1 39 p.	2 30 p.	—	1 59 a.	—
Par.	1 41 p.	2 35 p.	—	2 01 a.	—
Amiens (*Buffet*) . Arr.	3 14 p.	4 09 p	5 12 pomer.	3 41 a.	2 55 a.
Par.	3 19 p.	4 14 p.	5 17 pomer.	3 46 a.	3 — a.
Paris-Nord(*Buffet*) Arr.	5 — p.	5 50 p.	7 — pomer.	5 38 a.	Per la grande cintura
	Pranzo				
Par.	6 23 p.		7 44 pomer.	6 23 a.	
Paris-Lyon (*Buffet*) Arr.	7 11 p.		8 26 pomer.	7 29 a.	

STAZIONI	1a e 2a classe	(B) 1, 2 cl.	1a 2a cl.	1a cl.	1a 2a cl.	Treno di lusso
Paris-Lyon (*Buffet*) Par.	7 25 p.	8 50 p.	9 05 p.	9 25 a.	2 15 p.	
Dijon . . . . Arr.	12 08 a.	1 48 a.	2 19 a.	2 19 p.	7 13 p.	9 49 a.
Genève . . . . —	5 49 a.	»	8 46 a.	8 18 p.	—	—
Aix-les-Bains. . . . —	4 56 a.	6 28 a.	7 55 a.	7 27 p.	12 27 a.	2 14 p.
Chambéry . . . . . . —	5 30 a.	6 56 a.	8 38 a.	8 09 p.	12 50 a.	2 40 p.
Modane . . . . —	9 09 a.	9 43 a.	1 40 p.		3 36 a.	5 22 p.
Torino (ora dell'Europa centrale (2). . . Arr.	2 20 p.	2 20 p.	6 40 p.	—	8 10 a.	9 56 p.
Torino. . . . . . . Par	2 40 p.	2 40 p.	7 55 p.	—	8 45 a.	
Novara . . . . . . Arr	4 36 p.	4 36 p.	9 51 p.	—	10 42 a.	
Milano. . . . . . . Arr	5 35 p.	5 35 p.	11 05 p.	—	11 40 a.	
					1a 2a cl.	
Torino. . . . . . . Par.	—	2 45 p.	8 10 p.	—	8 40 a.	
Genova . . . . . . Arr.	—	6 16 p.	11 18 p.	—	12 » p.	
San-Remo. . . —	—	11 22 p.	8 43 a.	—	4 34 p.	
Pisa. . . . . —	—	10 55 p.	3 41 a.	—	4 45 p.	
Firenze . . . . —	—	12 45 a.	7 30 a.	—	7 05 p.	
Livorno . . . . —	—	11 39 p.	5 27 a.	—	5 55 p.	
Roma . . . . —	—	6 40 a.	10 33 a.	—	11 30 p.	
Napoli. . . . . —	—	1 36 p.	6 30 p.	—	7 10 a.	
Brindisi. . . . . . . —	—	»	»	—	6 10 p.	
Torino. . . . . . . Par.	—	2 45 p.	7 05 p.	—	8 40 a.	10 04 p.
Alessandria. . . . Arr.	—	4 17 p.	8 55 p.	—	10 15 a.	11 32 p.
Bologna . . . . —	—		2 12 a.	—	2 53 p.	4 03 a.
Ancona . . . . —	—	—	6 52 a.	—	11 10 p.	8 — a.
Brindisi. . . . —	—	—	10 17 p.	—	11 » a.	6 20 p.
Firenze . . . . —	—	—	6 23 a.	—	6 25 p.	Arrivo a Brindisi la domenica
Roma . . . . —	—	—	12 50 p.	—	11 50 p.	
Napoli. . . . . . . Arr.	—	—	6 30 p.	—	7 10 a.	

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

RITORNO

STAZIONI	1a e 2a CLASSE	1a e 2a CLASSE		1a e 2a CLASSE	
Napoli. (ora dell'Europa centrale (2) . . Par.	7 50 a.	—	—	2 55 p.	
Roma . . . . —	2 30 p.	—	—	11 10 p.	
Firenze . . . . —	9 05 p.	—	—	6 10 a.	
Brindisi. . . . —	6 10 a.	—	—	5 35 p.	
Ancona . . . . —	8 32 p.	—	—	5 35 a.	
Bologna . . . . —	1 35 a.	—	—	10 30 a.	
Alessandria . . . . . —	6 38 a.	8 33 a.	10 54 a.	9 15 p.	
Torino. . . . . . . Arr.	8 30 a.	10 13 a.	12 36 p.	10 49 p.	
Brindisi. . . . . . Par.	—	—		9 45 a.	
Napoli. . . . . —	8 20 a.	2 55 p.		11 15 p.	
Roma . . . . —	2 40 p.	8 50 p.	10 17 p.	8 — a.	
Livorno. . . . —	9 40 p.	»	4 10 a.	1 45 p.	
Firenze . . . . —	8 20 p.	»	»	11 40 a.	
Pisa . . . . —	10 32 p.	2 52 a.	4 52 a.	2 23 p.	
San-Remo. . . —	7 26 p.	»	3 33 a.	11 59 a.	
Genova . . . . —	2 45 a.	6 35 a.	8 52 a.	7 — p.	
Torino. . . . . . . Arr.	7 45 a.	10 13 a.	12 36 p.	10 49 p.	
Milano . . . . . . Par.	1 50 a.	7 — a.	10 40 a.	8 18 p.	
Novara . . . . —	4 30 a.	8 19 a.	11 40 a.	9 16 p.	
Torino. . . . . . . Arr.	8 25 a.	11 05 a.	1 40 p.	11 10 p.	
Torino. . . . . . . Par.	8 50 a.	—	2 20 p.	11 25 p.	—
Modane (ora franc.) . —	12 21 p.	—	5 48 p.	2 29 a.	—
Chambéry . . . . . . —	3 42 p.	—	8 39 p.	5 01 a.	—
Aix-les-Bains . . . . —	4 14 p.	—	9 20 p.	5 27 a.	—
Genève . . . . —	3 03 p.	7 23 p.	—	4 14 a.	—
Dijon . . . . —	11 20 p.	2 08 a.	2 23 a.	11 40 a.	1 12 p.
Paris-Lyon (*Buffet*) Arr.	5 08 a.	6 55 a	7 10 a.	5 43 p.	5 59 p.
Paris-Lyon (*Buffet*) Par.	7 35 antim.			6 48 p.	
Paris-Nord (*Buffet*) Arr.	8 37 antim.			7 49 p.	
			Déjeun.	*Pranzo*	
	A) 1a, 2a classe	1a 2a cl.	1a 2a cl.	(**) 1a, 2a, 3	
Paris-Nord (*Buffet*) Par.	9 — antim.	10 30 a.	11 50 a.	9 — p.	
Amiens (*Buffet*) . Arr.	10 40 antim.	12 06 p.	1 25 p.	10 47 p.	
Amiens Par.	10 45 antim.	12 26 p.	1 30 p.	10 52 p.	
Boulogne-Gare (*Buffet*) Arr.	12 13 pomer.	2 — p.	»	12 34 a.	
Boulogne-Gare Par.	12 20 pomer.	2 03 p.	»	12 36 a.	
Calais-M. (*Buffet*) (ora francese) . Arr.	1 » pomer.	Via Folkestone	3 40 p.	1 20 a.	
(ora di Greenwich) . Par.	1 11 pomer.		3 45 p.	1 40 a.	
Douvres. . . . . —	3 05 pomer.		5 45 p.	3 45 a.	
Londres Victoria . Arr.	4 50 pomer.		7 30 p.	5 40 a.	
Londres Ch.-Cross Arr.	4 55 pomer.	6 — p.	7 35 p.	5 40 a.	

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSERVAZIONI. — *Viaggiatori.* — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende viaggiatori di 3a classe da Parigi per Boulogne, Calais e l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori di 3a classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne. (A) Questo treno non prende i viaggiatori di 2a classe che per Calais e l'Inghilterra. (B) Il treno che parte da Parigi-Lione alle 8.50 pom. non prende a Parigi in 2a classe che i viaggiatori a destinazione dell'Italia per il Moncenisio. — *Nota importante.* I treni che partono da Parigi-Nord per Londra alle 9 a. e alle 9 p. e quelli che partono da Londra per Parigi-Nord alle 9 a. e alle 9 p., prendono viaggiatori per Boulogne e Boulogne Tintelleries. — *Vetture dirette da Calais verso P.-L.-M.* Una vettura lits-salon e di 1a classe ed una vettura di 2a classe vanno direttamente da Calais a Milano col treno che parte da Calais alle 3 p. e da Parigi-Lione alle 8.50 p. Una vettura di prima classe lits-salon va direttamente da Calais a Ginevra col treno che parte da Calais alle 1 p. e da Parigi-Lione alle 7.25 p. — *Da P.-L.-M. verso Calais.* Una vettura lits-salon e di prima classe ed una vettura di seconda classe vanno direttamente da Milano a Calais col treno partente da Milano alle 10.40 a. e da Parigi-Nord alle 9 a. Una vettura di prima classe lits-salon va direttamente da Ginevra a Calais col treno che parte da Ginevra alle 7.23 p. e da Parigi-Nord alle 9 a. — ═ Fermata per prendere viaggiatori senza lasciarne. — ∽ Fermata per lasciare viaggiatori senza prenderne.

Torino, 1896 — Tip. Lit. Camilla e Bertolero di Natale Bertolero, Via Ospedale, 18.

ANNO XXIX. Sabato, 22 Agosto 1896 NUM. 34.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi .... Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze. 13 — Torino

PROVVEDIMENTI
A FAVORE DEGLI ISTITUTI DI PREVIDENZA
del Personale Ferroviario

(Continuazione e fine, Vedi numero precedente).

L'articolo 4 disciplina il versamento degli introiti di cui è parola, che dovranno essere riscossi dalle Società all'atto del trasporto, e stabilisce come saranno ripartiti fra i vari Istituti. Abbiamo più sopra accennato che la Commissione nominata col decreto ministeriale 31 maggio 1893, aveva incarico di ripartire in modo definitivo i fondi esistenti presso le antiche Casse fra le nuove più tardi istituite, ma essa Commissione, pure intrattenendosi nella sua relazione su questo oggetto, e presentando anche uno schema di riparto diverso da quello provvisorio che più sopra è stato da noi riportato e che fu opera dei Comitati degli Istituti, avvertiva però come, per varie ragioni e più specialmente perchè non ancora rese definitive le norme statutarie e perchè le riserve tecniche da essa calcolate non davano garanzia di assoluta esattezza, convenisse meglio rimandare ogni movimento di fondi a quando si potrà ritenere sistemata la situazione degli Istituti. La assegnazione dei nuovi proventi, i quali daranno modo di ottenere questa sistemazione, anche per ciò che riguarda la fissazione e l'applicazione delle norme statutarie, sarà da farsi contemporaneamente al riparto dei fondi delle antiche Casse e di quelli posteriormente introitati, in oggi provvisoriamente distribuiti presso tutte le nuove Casse, come abbiamo già visto, ed amministrati dai rispettivi Comitati. Una stessa Commissione potrà così procedere alle due operazioni, che per loro natura e per lo scopo a cui tendono, sono così strettamente collegate.

È detto nell'articolo 35 del capitolato di esercizio della Rete Adriatica, che la Società contraente sarà tenuta a reintegrare l'Erario dello Stato di quel tanto che esso avesse versato per colmare la insufficienza delle Casse Pensioni e Soccorso della Rete di proprietà sociale. Ora, a noi è parso prudenziale che nella legge di cui discorriamo, fosse inserita una riserva come quella che proponiamo nell'articolo 5, per la quale si dichiarano e si riconoscono impregiudicati i diritti e gli obblighi, così dello Stato come della Società, nei riguardi della situazione delle dette Casse, nonostante il provvedimento che è fine principale della legge, e che avvantaggia le Casse medesime al paro delle altre vecchie o nuove, formanti oggimai un sol tutto ed aventi eguale sorte, per l'avvenuta costituzione delle Reti attuali e per la fusione delle antiche nelle nuove Casse. Resterà poi a definire la situazione della Società delle Meridionali di fronte alle Casse della Rete di sua proprietà ed a ciò sarà dal Governo provveduto d'intelligenza colla Società, prima che si compia il ventennio corrente dei contratti di esercizio in vigore.

Il provvedimento legislativo che ora da noi si propone, specialmente nella sua parte finanziaria, ha evidentemente un carattere transitorio ed eccezionale, occasionato dalle vicende, attraverso le quali sono passate le strade ferrate componenti le Reti maggiori del Regno. Se non fossero coteste vicende, potrebbesi forse chiedere, come e perchè lo Stato sia tenuto ad ingerirsi e preoccuparsi della sorte di queste aziende che oggi si trovano in condizioni difficili, non già per mala amministrazione nè per colpa di chicchessia, ma solo perchè nella creazione loro che, appunto si inspirava ad un lodevolissimo sentimento di cauta previdenza, presiedette, invece, sia pure in perfetta buona fede, la massima imprevidenza. Ma qualora si consideri che lo Stato ebbe per parecchi anni in sua mano l'esercizio di molta parte delle strade ferrate che compongono quelle Reti, e se si pensi all'obbligo morale che ha lo Stato di procurare che non sia vana la legittima aspettazione di molte diecine di migliaia di cittadini e delle loro famiglie, le quali dagli Istituti in parola si lusingano di poter avere i necessari mezzi di sussistenza,non può essere dubbia la risposta, nè ritenersi ultronea e non giustificata la ingerenza dello Stato. D'altro canto, nella dura, inammissibile ipotesi che lo Stato volesse disinteressarsi della grave questione, a chi si potrebbe addossare la responsabilità, e di conseguenza caricare l'ordine della sistemazione finanziaria di quegli Istituti? Le Società attuali, all'infuori dell'Adriatica per la sola parte che riflette le antiche Casse della Rete di sua proprietà e di cui si parla all'articolo 5, si possono ritenere non obbligate a fare più di quanto è reso obbligatorio

per esse, a tenore dei contratti: i compartecipanti, mentre sono già abbastanza aggravati dai versamenti che fanno alle Casse, non potrebbero essere chiamati a rispondere delle conseguenze di previsioni fallite, delle quali nessuno è veramente colpevole, ed a compensare il benefizio eccessivo da altri goduto delle pensioni liquidate in soverchia misura a confronto delle scarse entrate degli Istituti. Poichè tutto il guaio e le necessità odierne scaturiscono dal fatto testè accennato, che fu in verità errore gravissimo ma, diciamolo pure condiviso serenamente da altrettali istituzioni nostrane e straniere sul conto delle quali abbondano esempi non meno allarmanti nè meno dolorosi di quello che ci occupa. E per restare nel campo delle ferrovie, ci piace darvi notizia come nel Congresso internazionale ferroviario tenuto a Pietroburgo nel 1892 siasi discussa con molta competenza e con grande ampiezza, la questione degli Istituti di previdenza del personale delle strade ferrate.

Prima del Congresso era stato diramato un questionario alle Amministrazioni che vi dovevano prendere parte in numero di 209, esercenti di ben 175,850 chilometri di strada ferrata, in tutto il mondo: risposero ai 93 quesiti loro indirizzati 66 fra esse, che contano nei rispettivi Istituti 208,247 agenti. Dall'importante lavoro che è risultato e dalla discussione che si fece sovr'esso, si può rilevare:

« 1° Che le Casse pensioni in particolare, come tutte le istituzioni di previdenza aventi per fine la corrisponsione di una rendita vitalizia ai compartecipanti ed alle famiglie di questi, danno luogo a serii timori sulla loro sorte futura, per l'aumento continuo e rapido degli impegni da esse assunti, e per la sproporzione che fatalmente si riscontra nei loro bilanci fra le risorse e gli oneri;

« 2° Che nessun Istituto ha potuto finora compilare in modo attendibile il proprio bilancio tecnico, nonostante i tentativi fatti e le indagini iniziate con molto lavoro e con intelligente accuratezza, perchè non è stato possibile raccogliere finora, con approssimazione e copia sufficienti gli elementi statistici demografici per servire di base sicura agli anzidetti bilanci, senza contare la impossibilità di prevedere per lunga epoca avvenire il tasso di interesse che potranno fornire i capitali accumulati;

« 3° Che in oggi, tenuto conto delle condizioni non liete in cui si trovano le Casse pensioni, come sono costituite, si nota una marcata tendenza alla trasformazione di queste in *Casse di assicurazione a conto individuale*, per le quali, al cessare del servizio dell'agente, questi, o la sua famiglia, riscuotono una somma capitale convertibile in rendita vitalizia, sempre però in relazione al contributo versato alla Cassa dall'agente o per suo conto, durante il servizio. »

Tutto questo abbiamo creduto opportuno di esporre, non tanto per scagionare qualcuno, quanto per venire opportunamente a discorrervi della proposta, della quale vi abbiamo già in via preliminare fatto parola e che si contiene negli articoli 6 e 7 del disegno di legge, presentato alla vostra sanzione. È nostra convinzione che assai bene si apponesse l'illustre statista Léon Say (la cui recente scomparsa è assai rimpianta dai cultori delle scienze economiche di cui era insigne campione), quando nella discussione del Congresso di Pietroburgo dianzi accennata, disse: « Les caisses de » retraite telles qu'elles sont constituées me paraissent être » quelque chose de si en dehors de la science et des conceptions précises, qu'on doit se demander quelle est leur raison » d'être. » Ed a questa condanna dei concetti a cui sono ispirate le Casse pensioni attuali, noi intendiamo associarci proponendo la chiusura delle iscrizioni, come è detto all'articolo 6, mentre poi, con l'articolo 7 intendiamo di fare ciò che lo stesso Egregio Uomo dichiarava essere una necessità. « Il faut promettre ce qu'on peut tenir, et demander » qu'on fasse des sacrifices en raison même de ce qu'on » veut obtenir dans l'avenir. » — Con la chiusura delle attuali Casse pensioni si ottiene di arrestare i disavanzi che scaturiscono dagli impegni già presi e che oggimai sono inevitabili, eliminando il timore che ad essi altri se ne sovrappongano, poichè con la formazione dei nuovi Istituti a base di *conti individuali*, non crediamo sia possibile il rinnovarsi della situazione minacciosa che oggi ci preoccupa ed al cui riparo occorrono provvedimenti eccezionali di grande importanza, quale è quello che abbiamo dovuto presentarvi con questa legge.

La istituzione dei *conti individuali* non è assolutamente nuova, come è certamente noto a voi, o signori; qualche tentativo è stato fatto per applicarla agli impiegati delle Amministrazioni dello Stato, ed al concetto fondamentale di essa era pure informato, per molta parte, il disegno di legge sottoposto alla Camera in seduta del 19 febbraio 1883 per la *Cassa nazionale delle pensioni agli operai*, ed ancora più l'altro disegno di legge presentato in seduta del 7 luglio 1894 per la *Cassa di previdenza per gli impiegati degli archivi*, senza parlare del *Monte pensioni pei maestri elementari* costituito con la legge 16 dicembre 1878, nel quale è introdotta una specie di *conto individuale* a base tontinaria e che funziona già da parecchi anni.

Venendo poi alle istituzioni del genere a favore del personale ferroviario, vediamo un esempio assai notevole in quella creata recentemente dalla Compagnia francese delle strade ferrate da Parigi a Lione ed al Mediterraneo a vantaggio del personale che non ha *nomina stabile* presso la Compagnia (*Agents embrigadés*), quali sono gli operai delle officine, i manovali, gli agenti della manutenzione, ecc., e che non era, come il restante personale avente affidamento di stabilità e di carriera (*Agents classés*), inscritto alla Cassa pensioni. Il nuovo Istituto è amministrato dalla *Cassa nazionale dello Stato per la vecchiaia*, ed esso è regolato così, che la misura della pensione dipende essenzialmente dall'età dell'agente al momento in cui egli cessa dal servizio, ed è esattamente proporzionale ai versamenti registrati sopra un libretto individuale che resta proprietà dell'agente e fatti a *capitale riservato*. Al momento della liquidazione, l'agente ha la facoltà di *alienare* il capitale allo scopo di accrescere la rendita vitalizia che gli compete, ovvero di mantenerlo *riservato*, qualora accontentandosi di una rendita più modesta, preferisce di lasciarlo a pro dei suoi eredi. È facoltativa la iscrizione per tutti coloro che erano già in servizio prima della creazione dell'Istituto, obbligatoria invece per i nuovi entrati in funzione. Sopra 17,982 di tali agenti in servizio al 1° aprile 1892, solo 18 non hanno aderito, e gli altri 17,964 si sono di buon grado assoggettati ad una trattenuta del 4 per cento delle loro paghe, mentre la Compagnia contribuisce dal 4 al 6 per cento secondo la durata del servizio dell'agente e garantisce, secondo i casi e dopo un determinato numero di anni di servizio, dall'uno al quattro per cento dello stipendio quale misura di pensione per ogni anno di servizio. È questo un sistema di *conto individuale* studiato con molta diligenza e per un fine lodevolissimo, così nell'interesse degli agenti, come della Compagnia, e che non può destare alcuna preoccupazione nei riguardi futuri dell'Istituto.

Ci consta che la grande Compagnia francese di cui abbiamo parlato, sta ora estendendo la nuova istituzione anche al personale stabile di nuova assunzione, come noi appunto proponiamo nella presente legge.

Presso le amministrazioni ferroviarie italiane abbiamo esempio d'Istituti a base di *conto individuale* nelle Casse di previdenza della Società Veneta e della Compagnia reale delle ferrovie Sarde; allo stesso concetto è pure informato il progetto compilato per la Cassa pensioni della *Unione delle ferrovie d'interesse locale* a favore del personale di queste ferrovie, e l'altro progetto dell'*Associazione tramviaria italiana* a favore del personale delle tramvie a trazione meccanica.

Crediamo avervi, o signori, sufficientemente edotti delle ragioni che ci sembrano validissime e che, a nostro avviso, suffragano le proposte contenute nei due ultimi articoli della legge: solo aggiungeremo questo, che può avere importanza nel caso speciale in discorso, non essere, cioè, dalle disposizioni di quegli articoli intaccato per nulla alcun diritto, poichè si tratta di organizzare una istituzione per un personale che è di là da venire, e che all'atto stesso

della sua assunzione al servizio accetterà naturalmente senza esitazione una condizione che non può non essere considerata siccome vantaggiosa.

Il congegno del nuovo Istituto sarà accuratamente studiato in guisa, che la sua solidità riesca inattaccabile, e le norme di applicazione che dovranno regolarlo conciliino, nella misura del possibile, tutti gli interessi che all'Istituto medesimo sono collegati.

Allorquando la presente legge avrà avuto la sanzione vostra e dell'altro ramo del Parlamento, saremo noi sicuri che la mèta finale sia raggiunta per la sistemazione degli Istituti di previdenza ferroviari? Non è questo in verità il nostro pensiero, poichè dalle cose premesse avrete facilmente potuto persuadervi che, quando pure si realizzassero perfettamente, nel che noi confidiamo, le previsioni della entrata dei nuovi cespiti che voi decreterete a beneficio degli Istituti, questa entrata non basterà a colmare totalmente i disavanzi calcolati e le somme d'interessi mancati fin oggi sugli importi dei disavanzi medesimi.

Già il Governo, d'accordo coi Comitati amministratori delle Casse, ha progettato gli Statuti definitivi, per i quali si ottengono sotto diversi aspetti dei notevoli miglioramenti che si riflettono anche sulla situazione finanziaria, e questi Statuti, così rinnovati, saranno messi in vigore non appena la presente legge sia promulgata. Ma il Governo non crede che convenga imporre ai compartecipanti attuali che già erano inscritti nelle antiche Casse delle Reti cessate, l'accettazione dei nuovi Statuti, e sarà lasciata pertanto agli interessati la facoltà di optare in un termine prefissato di tempo che non dovrà essere prorogato, per l'accettazione anzidetta ovvero per il mantenimento a loro riguardo dell'uno o dell'altro fra i vecchi Statuti che reggevano le Casse, a cui i compartecipanti erano rispettivamente ascritti. Evidentemente sarà possibile rendersi esatto conto delle conseguenze di siffatta opzione solo quando essa sarà compiuta, e si vedrà allora se e quali modificazioni potrà essere necessario di introdurre anche nelle vecchie norme, per mantenere l'equilibrio finanziario, applicando le disposizioni che contemplano il caso e che sono contenute negli Statuti delle Casse pensioni Alta Italia, articolo 16, Romane, articolo 29, Calabro-Sicule, articolo 22, Meridionali, articolo 21 e negli Statuti dei Consorzi di mutuo soccorso Alta Italia, articoli 17 e 18, Romane, articoli 12 e 28, Calabro-Sicule, articoli 10 e 14, Meridionali, articoli 11 e 17. Di fronte ai nuovi Statuti, che sarebbe desiderabile andassero in vigore al più presto per l'universalità dei compartecipanti, poichè per varie ragioni essi assicurano a questi un migliore trattamento, consentono la unificazione delle norme con cui sono regolati gli Istituti su tutte le Reti, e dànno maggiore garanzia di assetto stabile e duraturo ai sodalizi, anche in linea economica, si avranno adunque i vecchi Statuti che sono modificabili per natura loro, e che molto probabilmente dovranno appunto essere modificati opportunamente, entro quei limiti che erano già previsti anche dagli antichi fondatori. Non abbiamo creduto, come già dicemmo, che si dovessero imporre i nuovi Statuti, e perciò il diritto di opzione sarà mantenuto a scadenza fissa, ma non vogliamo dissimulare quello che è il nostro convincimento della probabile necessità che può derivare dall'esercizio di quel diritto, di ritoccare cioè gli antichi Statuti se la maggioranza dei compartecipanti li volesse mantenuti in vigore.

Era dover nostro di accennare a questa eventualità, nel momento in cui veniamo a proporre dei provvedimenti i quali, pure essendo di grandissimo vantaggio per gli Istituti, non sono tuttavia il coronamento, dell'edifizio, poichè la loro efficacia rafforzata, secondo il pensiero nostro, dalle nuove norme che si attiveranno, potrebbe invece essere diminuita per effetto delle intenzioni ora ignote di coloro che sono i principali interessati nella importante bisogna.

Prima di chiudere questa relazione, crediamo non del tutto inutile presentarvi negli allegati I, II, III, IV, V e VI la situazione patrimoniale degli Istituti al 31 dicembre u. s.

Dal raffronto delle cifre indicate negli allegati con quelle che avevamo riportate più sopra della situazione dei fondi al 31 dicembre 1884, potrete rilevare che, dall'epoca della costituzione delle attuali Reti, i capitali degli Istituti sono aumentati di lire 24,152,856 per le Casse pensioni, e di lire 993,637 per le Casse soccorso.

Da ultimo, nell'allegato VII troverete il numero dei compartecipanti agli Istituti alla data del 31 dicembre ultimo scorso, dal che avrete pure una idea della importanza morale che hanno le aziende delle quali, colla presente legge, si vorrebbe ottenere una regolare sistemazione.

Signori,

Nel presentarvi la legge che vi sta dinanzi, noi abbiamo avuto il convincimento di fare cosa provvida ed utile, anche perchè ci siamo ispirati a quel pensiero altamente umanitario la cui eco più volte risuonò in quest'Aula, per bocca di molti fra voi che, ripetutamente, con lodevole insistenza, patrocinarono la causa del personale ferroviario, chiedendo fosse provveduto efficacemente alle sue future sorti. Se da voi abbiamo avuto in ciò valido eccitamento, da voi pure speriamo ottenere largo suffragio che onori la nostra proposta.

STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO.

Situazione patrimoniale della Cassa pensioni al 31 dicembre 1895.

QUALITÀ DEI TITOLI		Importo complessivo
Rendita italiana 5 0|0 nominativa	L.	19,639,314.83
Rendita italiana 5 0|0 al portatore	»	3,049,968.04
Id. 3 0|0 al portatore	»	85,628.95
Rendita 5 0|0 napoletana unificata	»	2,680,294.82
Obbligazioni 5 0|0 Asse ecclesiastico	»	1,778,113. »
Id. 3 0|0 Ferrovie italiane	»	10,756,622.20
Id. 5 0|0 del Tirreno	»	5,452 121.32
Id. 3 0|0 della Südbahn	»	6,275,888 49
Id. 5 0|0 Pontebbane	»	402,690 33
Id. 4 0|0 Secondarie Sarde	»	691,273. »
Id. 5 0|0 Centrale Toscana	»	1,004,225.92
Id. 5 0|0 Maremmane	»	50,734.05
Id. 3 0|0 Livornesi	»	527,083.64
Id. 3 0|0 Romane	»	195,366.21
Id. 3 0|0 Lucca-Pistoia 1856-58 60	»	824,228.94
Id. 3 0|0 Vittorio Emanuele	»	73,223.52
Id. 3 0|0 Meridionali	»	290,752. »
Id. 3 0|0 Sarde 1879-1882 (1ª, 2ª)	»	1,973,398.89
Id. 4 0|0 della Sicilia	»	562,477.93
Cartelle 4 1|2 0|0 Credito fondiario Banca Nazionale	»	24,647. »
Obbligazioni 5 0|0 Edilizie di Roma	»	342,451.68
Id. 5 0|0 Risanamento di Napoli	»	329,708.12
Totale	L.	57,010,212.88

Situazione patrimoniale del Consorzio mutuo soccorso al 31 dicembre 1895.

QUALITÀ DEI TITOLI		Importo complessivo
Rendita italiana 5 0|0 al portatore	L.	3,694,867.37
Obbligazioni 3 0|0 Südbahn	»	279 529.97
Id. 5 0|0 Pontebbane	»	77,004.90
Id. 5 0|0 Centrale Toscana	»	27,780 84
Id. 5 0|0 Maremmane	»	11,853.75
Id. 3 0|0 Livornesi	»	117,520 19
Id. 3 0|0 Romane	»	42,139 24
Id. 3 0|0 Lucca Pistoia 1856-58-60	»	263,370 74
Id. 3 0|0 Vittorio Emanuele	»	9 577.76
Id. 3 0|0 Sarde nuove	»	219 062.86
Id. Prestito Austro-Ungarico	»	3,670 07
Totale	L.	4,746,377.69

STRADE FERRATE DELL'ADRIATICO.

Situazione patrimoniale della Cassa Pensioni al 31 dicembre 1895.

QUALITÀ DEI TITOLI		Importo complessivo
Rendita italiana 5 0/0 nominativa	L.	13,253,238.79
Id. 3 0/0 id.	»	17,832.14
Obbligazioni 3 0/0 Meridionali	»	11,099,341.08
Id. 3 0/0 Ferrovie italiane	»	5,534,316.03
Id. 5 0/0 Centrale Toscana	»	1,407,562.56
Id. 3 0/0 Livornesi	»	1,264,810.69
Id. 3 0/0 Lucca-Pistoia	»	1,351,199.30
Id. 3 0/0 Sarde nuove	»	3,144,442.24
Id. 5 0/0 Maremmane	»	71,596.65
Id. 3 0/0 Vittorio Emanuele	»	101,029.92
Id. 3 0/0 Romane	»	272,569.75
Id. 5 0/0 Udine-Pontebba	»	181,610.97
Id. 4 0/0 Secondarie Sarde	»	162,581. »
Id. 3 0/0 Sud dell'Austria	»	2,879,032.75
Id. 5 0/0 Asse ecclesiastico	»	768,422.75
Debito unificato napoletano 5 0/0	»	104,259.09
Cartelle del Credito Fondiario Banca Nazionale 4.50 0/0	»	337,513. »
Totale	L.	41,951,388.71

Situazione patrimoniale del Consorzio mutuo soccorso al 31 dicembre 1895.

QUALITÀ DEI TITOLI		Importo complessivo
Rendita italiana 5 0/0 nominativa	L.	1,462,115.89
Obbligazioni 3 0/0 Meridionali	»	2,912,335.35
Id. 5 0/0 Ferrovie italiane	»	179,812.80
Id. 3 0/0 Centrale Toscana	»	58,648.44
Id. 3 0/0 Lucca-Pistoia	»	539,406.02
Id. 3 0/0 Livornesi	»	239,791.86
Id. 3 0/0 Sarde nuove	»	461,345.78
Id. 5 0/0 Maremmane	»	23,707.50
Id. 3 0/0 Vittorio Emanuele	»	20,082.40
Id. 3 0/0 Romane	»	78,679.56
Id. 3 0/0 Sud dell'Austria	»	168,095.72
Id. 5 0/0 Udine-Pontebba	»	42,126.21
Totale	L.	6,186,147.53

STRADE FERRATE DELLA SICILIA.

Situazione patrimoniale della Cassa pensioni al 31 dicembre 1895.

QUALITÀ DEI TITOLI		Importo complessivo
Rendita italiana 3 0/0	L.	116,480. »
Obbligazioni 4 0/0 della Società delle ferrovie Sicule	»	2,702,863.50
Id. del Credito Fondiario del Banco di Sicilia	»	61,366. »
Id. del Credito Fondiario del Banco S. Spirito	»	69,160. »
Totale	L.	2,949,869.50

Situazione patrimoniale del Consorzio mutuo soccorso al 31 dicembre 1895.

QUALITÀ DEI TITOLI		Importo complessivo
Rendita italiana 5 0/0	L.	359,231.60
Obbligazioni 4 0/0 della Società delle Ferrovie Sicule	»	19 672.50
Denaro in cassa	»	6,468.90
Totale	L.	385,373. »

RETI		Inscritti al 31 dicembre 1895		
		Cassa pensioni	Cassa soccorso	Totale per rete
Mediterranea	N.	21,831	31,479	53,310
Adriatica	»	12,622	18,818	31,440
Sicula	»	954	2,693	3,647
Totali	N.	35,407	52,990	88,397

L'INCHIESTA FERROVIARIA

Lunedì scorso nel palazzo del Ministero dei Lavori Pubblici, si è, per la prima volta, riunita la Commissione per la inchiesta ferroviaria, istituita con Regio decreto del 30 luglio.

Erano presenti, della Commissione, il presidente, senatore Gagliardo, il senatore Robecchi, i deputati Sacchi, Giusso, Borsarelli, Rossi e Pompili; i consiglieri di Stato, comm. Bonfadini e De Cupis, il presidente della Camera di commercio di Firenze, marchese Giorgio Nicolini, il capo-divisione comm. Tedesco, segretario: mancavano soltanto il senatore Lampertico ed il vice-presidente della Camera di commercio di Torino, signor Lorenzo Rabbi.

L'on. Prinetti, ministro dei Lavori Pubblici, ha inaugurato i lavori della Commissione, rivolgendo ai commissari le seguenti parole:

« *Signori*,

« Adempio innanzi tutto al gradito compito di ringraziarvi per avere accettato il delicato e non lieve ufficio al quale vi ha chiamato il Governo del Re, e un ringraziamento speciale rivolgo al vostro illustre presidente, il quale malgrado la malferma salute e il bisogno di riposo, ancora una volta si è inspirato a quel sentimento di devozione al Re ed alla Patria, a cui si è inspirata tutta la sua ormai non breve carriera.

« Sarebbe per me seducente il pronunciare innanzi a voi un discorso, l'esporvi con la schiettezza da cui non mi discosto mai le idee mie intorno all'ardua questione proposta al vostro esame. Pure una ragione di opportunità peculiare m'impone di astenermene. In mezzo al vivace urto degl'interessi dei diritti e dei doveri, sui quali voi siete chiamati a pronunciare il vostro giudizio, in qualunque parola da me profferita, in questo momento, per quanto studiatamente obbiettiva, non sarebbe impossibile vedere un'affermazione, tendenziosa, la quale verrebbe ad infirmare i criterii da cui fui guidato nel comporre la vostra Commissione.

« Questi criterii furono due; il primo che nel vostro seno trovassero autorevoli interpreti le varie tendenze della nostra vita politica, le diverse compagini della nostra vita sociale; il secondo che nessuno di questi interpreti apparisse portare nello studio della questione idee preconcette, vincoli di opinioni precedentemente affermate. Per modo che tendenze opposte e opposti interessi si fondessero nella vostra Commissione in un giusto e fecondo equilibrio.

« Fecondo nel senso di preparare un giudizio inspirato alla cognizione obiettiva dei fatti che voi andrete diligentemente indagando, un giudizio che per serenità ed autorità di giudici appaia a tutti inappellabile e definitivo.

« Forse appunto per ciò l'opera vostra non accontenterà completamente nessuna delle compagini che fra loro disputano da ormai lungo tempo; ma voi troverete in ogni modo largo compenso ai vostri lavori nella coscienza del dovere compiuto, e dell'opera di pacificazione alla quale avrete legato il vostro nome.

« E, ciò detto io vi saluto, lasciando a voi di fissare il programma e il metodo del lavoro assegnatovi dal Decreto Reale che ha dato vita alla vostra Commissione ».

Il senatore Gagliardo rispose assicurando il Ministro, che la Commissione si adopererà col massimo zelo a raggiungere lo scopo, per il quale fu istituita.

La Commissione nominò una sotto-commissione composta del presidente on. Gagliardo, degli on. deputati Giusso, Rossi-Milano e Sacchi e del consigliere di Stato De Cupis con incarico di formulare nel più breve tempo possibile, il questionario.

La sotto-commissione incominciò il giorno 18, i suoi lavori.

L'adunanza si sciolse a ore 5.

Informano che alla Commissione pervennero numerosi reclami del personale ferroviario.

Sono partiti per l'Alta Italia il senatore Gagliardo e l'onorevole Borsarelli, onde compiervi alcuni studi speciali.

La Commissione ha stabilito di serbare il segreto sui lavori. Le comunicazioni alla stampa saranno fatte per mezzo della *Stefani*.

Per non aggravare di spese la Commissione, il Ministero delle Poste e Telegrafi ha concesso la franchigia postale pei reclami e per la corrispondenza relativa al lavoro dei commissari. E perchè non avvengano abusi, lo stesso Ministero ha disposto che la corrispondenza abbia libero corso solo in buste speciali, timbrate pure in modo speciale.

Infine, la Commissione, per avere assoluta indipendenza e tenersi lontana da ogni ingerenza, ha deliberato di non tenere le successive riunioni al Ministero dei Lavori Pubblici, ma in apposito locale, che sarà sede della Commissione per tutta la durata dei lavori.

A tale scopo la Commissione ha già affittato un appartamento in via di Ripetta, n. 122, ove debbono indirizzarsi le comunicazioni che si intendono fare per iscritto sui rapporti fra le Società ferroviarie e il loro personale.

Le Società Ferroviarie, dal canto loro, hanno diramato un ordine di servizio in cui fu annunziata al personale la costituzione della Commissione d'inchiesta ed in pari tempo per facilitare il compito della predetta Commissione si richiamava l'osservanza dell'articolo 95 del Capitolato d'esercizio così concepito:

« *Il Governo potrà in pari tempo far procedere ad inchieste sull'andamento dei servizi, sull'osservanza delle disposizioni delle leggi, dei regolamenti, del Contratto e del presente Capitolato.*

« *Gli incaricati suddetti avranno diritto di accedere a tutti i locali ed uffici dell'Amministrazione concessionaria, ed i rappresentanti locali di questa dovranno somministrare loro i documenti e gli schiarimenti di cui fossero richiesti. Il concessionario sarà sempre ammesso a fare le sue osservazioni* ».

LA PRIMA FERROVIA DI MONTAGNA A CREMAGLIERA
IN INGHILTERRA

In uno dei suoi recenti numeri dell'autorevole periodico l'*Engineering* abbiamo letto dei ragguagli interessanti su diverse ferrovie di montagna ed in particolare su quella del monte Snowdon in Inghilterra, la quale pure essendo del medesimo sistema adottato per consimili ferrovie in Svizzera, presenta sopra esse una certa superiorità per i miglioramenti introdottivi. La detta ferrovia è la prima di montagna, costruita in Inghilterra, ma fra breve vi saranno pure costruite ferrovie sulle montagne di Helvellyn, Ben Lomond, Arthurs Seat vicino ad Edimburgo, Ben Nevis ed altre.

Ecco ciò che dice il citato periodico:

« La costruzione della ferrovia di Snowdon fu molto costosa, perchè nessun risparmio fu fatto per la sua sicurezza.

« Ha una lunghezza di km. 7 1|2 e il suo costo, compreso materiale rotabile, terreno e tutte le altre spese inerenti, fu di L. 211,500 per chilometro. La ferrovia parte dalla stazione di Lamberis ad una altezza di metri 106 dal mare e s'innalza metri 941, raggiungendo, a circa m. 15 sotto, la sommità del monte. La più alta ferrovia di montagna è quella di Oroja nel Perù ad aderenza ordinaria; essa raggiunge una altezza di m. 4791 dal livello del mare; alla sommità di essa si trova il celebre viadotto Verrugas. La ferrovia Mollendo pure nel Perù raggiunge un'altezza di metri 4468 sopra il livello del mare. In America vi sono diverse linee che raggiungono un livello di oltre m. 2133 al disopra del mare, nel Canadà una, e nella Svizzera il Rothhorn sul lago Brienz si innalza per metri 2252 sopra al mare. La ferrovia dello Snowdon occupa una posizione intermedia fra queste altezze. Le ferrovie svizzere non superano in media m. 1066. La peggiore pendenza sulla ferrovia dello Snowdon è del 18 per cento. Le locomotive hanno una forza di 166 cavalli e possono spingere due vetture cariche di 112 passeggieri ad una velocità media di km. 8.04 all'ora, escluse le fermate o chilometri 6.43 con le fermate: l'ascensione occupa 70 minuti; vi sono 3 fermate lungo la linea, 2 delle quali per il rifornimento dell'acqua per le locomotive.

« La linea fu collaudata il 27 marzo e furono fatte delle prove con i freni delle locomotive e delle vetture. Le locomotive sono fornite di un freno automatico il quale fu provato mentre il treno scendeva colla sua massima velocità; sulla pendenza suddetta e ad una velocità di 5 miglia all'ora, il treno fu fermato automaticamente. Per rappresentare il peso dei viaggiatori, le vetture furono caricate con sacchi di cemento, esse furono pure lasciate andare in discesa separatamente e fermate con freni a mano. I lavori furono incominciati il 16 dicembre 1894, la linea venne quindi aperta al pubblico il dì 2 aprile 1896.

« Lo scartamento della ferrovia è di 80 centim.; la lunghezza totale della linea misurata orizzontalmente è di m. 7493 e misurata in pendenza di m. 7561. Le pendenze aumentano più che ci si avvicina alla sommità; esse variano dal 7 al 18 per cento. Vi sono 35 curve e la loro lunghezza totale è il 42 1|2 per cento della lunghezza totale della linea, cosicchè più della metà della linea è in linea retta. In curve aventi raggi di 200 a 240 metri, la sopra elevazione della rotaia esterna è di 12 millimetri e nelle curve da 80 a 100 metri, la sopraelevazione è di 19 millimetri; la curva più stretta ha un raggio di m. 80 1|2.

« In altre ferrovie vi sono curve anche di minor raggio cioè quella di Diakophus in Grecia 50 m., Generoso e Rothhorn 60 m., Montreal 65, Revard 75 ed il Schafberg 80; queste linee ad eccezione del Generoso e del Rothhorn, hanno maggiore scartamento, nonostante che quello di 80 centimetri sia riconosciuto sufficientemente largo.

« La larghezza della piattaforma stradale è di m. 3 per i terrapieni e m. 3.65 per le trincee. L'intervia fra due binari agli scambi è di m. 2.90. Le vetture sporgono 55 centimetri da ambo le parti della rotaia e il loro pieno è a 60 centim. sopra il livello della rotaia. Lo spazio minimo fra qualsiasi ostacolo e la vettura non deve essere minore di 71 centimetri.

« Il massicciato è di sassi spezzati, ed ha uno spessore di 60 centim. sotto alle traverse. Le traverse sono d'acciaio, hanno una lunghezza di m. 1.83 e uno spessore di mm. 8 1|2 e di mm. 5 dalle parti; il loro peso è di chilogrammi 30.3 e distano l'una dall'altra 90 centim. Le rotaie sono del tipo Vignoles, d'acciaio; la loro lunghezza è di m. 9 e vi sono perciò 10 traverse per rotaia.

« Per evitare lo slittamento della intiera linea, vi sono delle sbarre di ferro a distanze di m. 50 a 150 secondo la pendenza della linea; questi pezzi hanno uno spessore di 15 centim. per 7 centim. e la loro parte inferiore è incastrata in un blocco di calcestruzzo, mentre la parte superiore è appoggiata contro una traversa in forma di tirante che unisce le rotaie.

« La cremagliera adottata è quella di Abt, composta di una lamina d'acciaio della larghezza di centim. 11 e nella quale sono tagliati i denti lasciando mm. 58 di distanza fra di essi, in fondo.

« La lunghezza di queste lamiere è di m. 1.796 ed esse

vengono raddoppiate e triplicate secondo la pendenza. Ogni lunghezza ha 15 denti la cui distanza da centro a centro è di mm. 120.

« Lo spessore complessivo delle lamiere varia come dicemmo secondo la pendenza, ma è generalmente di millimetri 25.4 e del peso di kg. 30.39.

« Lo sforzo di trazione, che deve sopportare la cremagliera, è di 48 a 50 kg. per millimetro quadro. Le rotaie del peso di kg. 19 per metro, furono sottoposte alla prova seguente: sorrette a distanza di 90 centim. venne lasciato cadere sul pezzo così disposto un peso di 816 kg. da una altezza di m. 1.80 e tale operazione fu ripetuta per tre volte senza verificarsi qualsiasi rottura o frattura. La curvatura della rotaia, nel primo colpo, non doveva superare i mm. 62, nel secondo i mm. 113 e nel terzo colpo con la rotaia rovesciata doveva ridurre la curvatura di mm. 62.

« La cremagliera ha la lunghezza esatta della linea, e bisogna che le traverse siano a squadra con essa.

« La posa in opera dell'armamento richiese soltanto 72 giorni.

« Il primo viadotto è il più lungo cioè di 152 m.; ha 14 arcate tutte semicircolari, eccettuato la prima e la quattordicesima, con una luce di m. 9.14. La prima è obliqua ad un angolo di 51° 33″ e la sua luce è di m. 11 58.

« La linea in questo viadotto ha una pendenza del 12 0|0. Vi è poi un altro viadotto di 4 arcate con una lunghezza di 58 m., quindi un ponte con una luce di 15 m.

« Le locomotive furono costruite dalla Società di Winterthur. La loro forza è come si disse di 166 cavalli e pesano tonn. 13 1|4 e 17 1|4 quando sono cariche di carbone e acqua. Furono costruite per spingere vetture con passeggieri di un peso totale di tonn. 18 1|2 su di una pendenza del 18 per cento ad una velocità di km. 6.7 all'ora. Siccome lo scartamento è di soli 80 centim., fu necessario di mettere gli stantuffi all'esterno.

« Essi sono messi immediatamente avanti al secondo asse e al livello della piattaforma della locomotiva, il che rappresenta un grande miglioramento sulle locomotive costruite precedentemente, evitando in tal modo l'effetto della polvere sollevata dalla via.

« Le locomotive hanno tre assi dei quali il primo ed il secondo hanno ambedue un doppio ingranaggio nella cremagliera. I due assi sono connessi per mezzo di bielle articolate; l'ultimo asse è subito dopo il focolare, il quale è del sistema Bissel.

« La caldaia è posta ad un angolo di 1 in 11 sull'orizzontale, ed è di acciaio; il focolare è di rame ed i tubi sono di ferro con saldature di rame dalla parte del focolare.

« La pressione è di 14 kg. per centimetro quadro.

« Le dimensioni della locomotiva sono le seguenti:

Scartamento della linea	800 mm.
Diametro dei cilindri	300 »
Corsa dello stantuffo	600 »
Diametro delle ruote dentate	573 »
Id. delle ruote sugli assi accoppiati .	653 »
Id. delle ruote del carrello . . .	520 »
Numero dei tubi	156 —
Diametro interno dei tubi	32 mm.
Id. esterno	35 »
Superficie di riscaldamento del focolare .	2.9 m. q.
Id. id. dei tubi . .	33.0 »
Id. id. totale . . .	36.9 »
Area della graticola	0.95 »
Pressione del vapore in lavoro	14 kg. per c. q.
Prova idraulica di pressione	20 »
Acqua del serbatoio	1700 litri
Acqua fresca per il freno	300 »
Acqua della caldaia	1150 »
Provvista carbone	500 kg.
Peso della locomotiva in assetto di viaggio	17500 »
Peso massimo per asse	6000 »
Forza di trazione	7100 »

« Queste locomotive costarono in Svizzera L. 35,000.

« Le vetture, sempre indipendenti una dall'altra, vengono spinte avanti dalla locomotiva; esse hanno freno a mano e misurano:

Lunghezza totale	metri	11.58
Larghezza »	»	1.97
Altezza »	»	2.84
Id. esterna	»	1.97

« Ogni vettura ha sette compartimenti oltre ad un *coupé* davanti per la guardia; possono contenere 59 viaggiatori oltre quelli del *coupé;* il loro peso con passeggieri è di 9 tonnellate. La lunghezza di un treno completo è di metri 38.34 ed il peso, compresa la locomotiva, in assetto di viaggio, è di 35 tonnellate. Il treno fece in una corsa di prova l'intero tragitto in 58 minuti malgrado la neve. La media velocità fu di 7.78 km. all'ora non contando le 3 fermate di 13 minuti. Sulle pendenze del 18 0|0 la velocità fu di km. 7.42 all'ora; l'acqua fu presa una sola volta dopo un percorso di m. 3621.

« La media della spesa giornaliera per questa ferrovia, è di 5 lire per chilometro di corsa, e per una media di 5 treni giornalieri per 130 giorni, le spese di esercizio sono di circa L. 48,750 all'anno escluse le spese di trazione e quelle della Società.

« La tariffa, per una corsa ascendente è di L. 4 20, per la discendente è di L. 2.80.

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

Ferrovia Catanzaro Marina-Stretto Veraldi.

(*Arbitrato della contesa fra il Governo e la Ditta Ronchi-Bagozzi*).

Lunedì scorso si riunirono gli arbitri della contesa fra il Governo e la Ditta Ronchi-Bagozzi per la ferrovia Catanzaro Marina-Stretto Veraldi.

Arbitro pel Governo, l'ing. Toscano, ispettore dei Lavori Pubblici; arbitro per la Ditta, il deputato Brunicardi.

Gli arbitri non essendosi messi d'accordo pella nomina del Presidente, si deferì l'incarico di nominarlo al Presidente della Corte d'Appello di Roma, che nominò l'onorevole Crispi.

La Commissione collaudatrice offrì un compenso di 400 mila lire, mentre la Ditta reclama quattro milioni. I lavori furono appaltati per 9 milioni.

><

Ferrovia Cuneo-Ventimiglia.

(*Stato dei lavori della grande galleria di Tenda*).

Diamo nel seguente prospetto la situazione, riferita a tutto il 31 luglio p. p., dello scavo e delle murature nella grande galleria, della lunghezza di m. 8,100, attraverso il Colle di Tenda, in costruzione lungo il tronco da Limone a Vievola, nella ferrovia da Cuneo a Ventimiglia, in appalto alla Impresa L. Vaccari:

	Dal 1° al 31 luglio 1896	Dal principio dei lavori al 31 luglio 1896	A farsi
Scavo:			
Avanzata inferiore . .	169.50	4910.70	3189.30
Avanzata superiore . .	158.40	4704.80	3395.20
Calotta	39.74	4421.00	3679.00
Strozzo	»	4342.20	3757.80
Piedritto destro . . .	»	4337.20	3762.80
Piedritto sinistro. . .	»	4341.20	3758.80
Grande sezione completa	»	4339.20	3760.80
Acquedotto centrale .	»	4408.20	3691.80
Murature:			
Calotta	62.80	4407.00	3693.00
Piedritto destro . . .	»	4331.20	3731.80
Piedritto sinistro . .	»	4341.20	3758.80
Arco rovescio	»	»	»

Acquedotto centrale . .	»	4187.20	3912.80
Acquedotto laterale . .	»	»	»
Marciapiedi destro . .	»	4160.40	3939.60
Marciapiedi sinistro . .	»	4160.40	3939.60

All'attacco Nord. — Si scavarono nel mese di luglio m. 61 di avanzata inferiore e m. 60 di avanzata superiore. Nell'avanzata di calotta la roccia è perfettamente asciutta; nell'avanzata inferiore invece si hanno filtrazioni d'acqua sotto forma di pioggia minuta che cade dal cielo del cunicolo e che arreca disturbo agli operai. Il rallentamento nel progresso degli scavi, più che dalla causa ora accennata, lo si deve alla poca stabilità del calcare attraversato che richiese la pronta armatura del cunicolo, giacchè gl'interstrati ed ammassi di creta rammollita, che spesso sono frammisti a quella roccia, provocano facilmente distacchi e cadute di detriti.

All'attacco Sud. — L'avanzata inferiore progredì nel mese di m. 108.50 e quella superiore di m. 98.40. A m. 2046 circa dallo imbocco cessarono le anidriti e si entrò nei calcari giuresi, dapprima alquanto fessurati e poi compatti, che non hanno più bisogno di armature.

><

Ferrovia Sant'Arcangelo-Urbino-Fabriano.

(*Appalti dei meccanismi per il tronco Pergola-Acqualagna*).

Alle ore 10 del 10 prossimo settembre, in una delle sale del Ministero dei Lavori Pubblici, dinanzi l'Ispettore generale delle Strade Ferrate, si addiverrà, col metodo dei partiti segreti, all'incanto per l'appalto e deliberamento definitivo della fornitura in opera dei meccanismi fissi, e apparecchi di chiusura occorrenti per l'armamento del tronco Pergola-Acqualagna della linea Sant'Arcangelo-Urbino-Fabriano, per la presunta somma di L. 35,825, salvo il ribasso percentuale che potrà essere offerto. La cauzione provvisoria è fissata in L. 3000 e quella definitiva in L. 5000.

— Appalto e deliberamento definitivo della fornitura di numero sette scambi semplici con cuore capovolgibile in acciaio fuso, del Modello Meridionale, e di due intersezioni pure Modello Meridionale, occorrenti per l'armamento delle stazioni comprese nel tronco Pergola-Acqualagna della linea Sant'Arcangelo Urbino-Fabriano, per la presunta somma di L. 10,714 salvo il ribasso percentuale che potrà essere offerto. La cauzione provvisoria è fissata in L. 600 e quella definitiva in L. 1200.

L'Impresa resta vincolata all'osservanza del vigente Capitolato generale per gli appalti delle opere dipendenti dal Ministero dei Lavori Pubblici approvato con decreto ministeriale 28 maggio 1895, e di quello speciale approvato con decreto ministeriale 13 gennaio 1888, visibili, assieme alle altre carte del progetto, presso la Divisione 1ª del R. Ispettorato generale nelle consuete ore d'ufficio.

La consegna dei meccanismi degli scambi e delle intersezioni dovrà essere ultimata entro quattro mesi dalla data dell'ordinazione, come risulta dal Capitolato speciale suddetto.

><

Treno di lusso Vienna-Nizza.

Siamo informati, che nella prossima stagione invernale 1896-97, verrà estesa a tre volte la settimana, così in un senso come nell'altro, l'effettuazione dei treni di lusso fra Vienna e Nizza.

In dipendenza di quanto sopra, l'Adriatica ha sottoposto alla approvazione governativa un progetto col quale si propone di modificare opportunamente l'orario di tutti quei treni, la cui marcia è interessata da quella dei predetti treni di lusso, nonchè l'orario dei treni coincidenti nelle stazioni di diramazione.

><

Ferrovie dell'Adriatico.

(*Progetto di modificazioni ed aggiunte al regolamento sulla circolazione dei carri speciali*).

L'Amministrazione delle Strade Ferrate Meridionali, anche a nome e per conto di quella delle Ferrovie del Mediterraneo, ha presentato alla approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici, una proposta di modificazioni e di aggiunte al regolamento sulla circolazione dei carri speciali (edizione 15 settembre 1892) nonchè all'allegato 14 alle tariffe e condizioni pei trasporti.

Tali proposte e modificazioni si sono rese opportune in seguito alla approvazione data dal Ministero predetto ai seguenti provvedimenti:

1. Estensione a 120 giorni del termine utile per eseguire, senza pagamento di tassa, o il trasporto a carico in compenso di quello a vuoto, ovvero il ritorno dei vagoni serbatoi che servirono in precedenza per trasporti a pieno, sempreché si tratti di carri speciali destinati esclusivamente al trasporto dei prodotti enologici; e aumento a L. 1 per carro, oltre i due mesi di tali carri nelle stazioni di deposito;

2. Abolizione delle sopratasse sulla eccedenza di tara dei carri di costruzione speciale;

3. Nuovo criterio per determinare il peso minimo tassabile dei mosti e delle uve pigiate in vagoni serbatoi od in cisterne.

(*Progetti, preventivi, ecc. presentati all'approvazione governativa*).

La Direzione Generale delle Strade Ferrate Meridionali ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici:

1. La proposta dei lavori occorrenti per provvedere ad alcune modificazioni del piano caricatore della stazione di Pescia, lungo la ferrovia *Firenze Pistoia-Pisa*, con annesso preventivo di spesa di L. 300;

2. Il progetto dei lavori necessari per il prolungamento della via Mannelli sino al passaggio a livello del viale Regina Vittoria, da eseguirsi in dipendenza dello spostamento della linea Aretina fra l'Affrico e il Mugnone e della *stazione di Firenze, Porta alla Croce*. La spesa all'uopo occorrente è preventivata in L. 13.590;

3. La proposta delle opere occorrenti per provvedere all'impianto di due sbarre manovrabili a distanza nel passaggio a livello della strada consorziale denominata del Convento, al km. 40.931 della strada ferrata da *Treviglio a Rovato*. La spesa all'uopo occorrente è preventivata in L. 1290;

4. La proposta per l'impianto di due sbarre manovrabili a distanza in sostituzione di due barriere girevoli in ferro a T, al passaggio a livello al km. 85.215 della linea *Mestre-Portogruaro-Casarsa-Spilimbergo*. Spesa occorrente L. 870;

5. La proposta relativa al carico, allo scarico, al trasporto ed al collocamento in opera sul tronco Tivoli-Mandela, linea *Roma-Solmona*, di mc. 2155 di pietrisco. Spesa prevista L. 9951.49.

><

Ferrovie del Mediterraneo.

(*Progetti, preventivi, ecc., presentati all'approvazione governativa*).

La Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici:

1. Il contratto stipulato colla Ditta John Cockerill di Seraing, per la fornitura di 400 paia di ruote a disco semplice, con assi e cerchioni in acciaio Martin-Siemens, montate su assi da 16 tonnellate, classe 30, del peso totale approssimativo di 452,000 kg.;

2. La proposta di soppressione degli impianti ferroviari nelle Cave di Campo di Merlo e della Muratella, e costruzione del raccordamento della Cava Baldasserini colla linea *Roma-Pisa*, fra le stazioni di Magliana e di Pontegalera. Spesa preventivata L. 1800;

3. Il contratto stipulato colla Ditta Costruzioni Metalliche di Saronno, per la fornitura di 45 carri scoperti a due assi, per il trasporto di merci, della portata di 16 tonnellate, senza freno;

4. Il progetto dei lavori occorrenti per l'ampliamento della garretta N. 27 *A*, sulla linea da *Gallarate ad Arona*, adibita al servizio della fermata di Calorate-Sempione. La spesa all'uopo occorrente ascende a L. 1150;

5. Il contratto stipulato colla Ditta ing. Ernesto Breda di Milano, per la fornitura di 40 carri scoperti a due assi, per il trasporto di merci, della portata di 16 tonnellate, muniti di freno ordinario a vite e di loggetta;

6. Il contratto stipulato colla Ditta Cavanna Fratelli di Genova, per l'esecuzione di lavori di riparazione e di costruzione di alcune opere lungo la *linea Succursale dei Giori;*

7. Un nuovo progetto per l'impianto definitivo della fermata di San Giano, nella linea da *Gallarate a Laveno.* La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 13,600, oltre a L. 917.72 per attrezzi e mobili di dotazione della fermata. All'esecuzione delle opere sarà provveduto mediante appalto a licitazione privata;

8. Il contratto stipulato colla Società Nazionale delle Officine di Savigliano, per la fornitura di 80 carri scoperti a due assi, per il trasporto di merci, della portata di 16 tonnellate, senza freno;

9. Il contratto stipulato colla Ditta Fratelli Diatto di Torino, per la fornitura di 35 carri scoperti a due assi, per il trasporto di merci, della portata di 16 tonnellate, muniti di freno ordinario a vite e di loggetta;

10. Il contratto stipulato colla Ditta Filippo Tassara e Figli di Voltri, per la fornitura di 1000 molle a spira, tipo *b*, di trazione e di repulsione per carri, del peso totale approssimativo di kg. 17,500;

11. Il contratto stipulato colla Ditta Filippo Tassara e Figli di Voltri, per la fornitura di 800 molle di sospensione a balestra, per carri, del peso totale approssimativo di kg. 59,200.

(*Gare aggiudicate*).

Il 13 corrente mese, in Milano, presso la Direzione Generale delle Strade Ferrate Mediterranee, ha avuto luogo la gara per l'appalto, mediante licitazione privata, dei lavori di costruzione della travata metallica pel sottovia Galileo Galilei, nella stazione di Milano Centrale. Alla gara vennero invitate 9 Ditte, e le concorrenti furono 7. È rimasta aggiudicataria provvisoria la Ditta Società Nazionale delle Officine di Savigliano, di Torino, col ribasso del 22 0[0 sui prezzi della tariffa.

Il 14 corrente, in Milano, presso la medesima Direzione Generale, ebbe luogo la gara per l'appalto a licitazione privata dei lavori relativi all'impianto di binari a nord del fabbricato Uffici in stazione di Milano, del presunto importo di L. 167,000. Alla gara vennero invitate 11 Ditte, e le concorrenti furono 9. Rimase aggiudicataria provvisoria la Ditta Plateo cav. ing. Antonio, col ribasso del 19.80 0[0 sui prezzi della tariffa.

><

Ferrovie della Sicilia.

(*Progetti, preventivi, ecc., presentati all'approvazione governativa*).

La Direzione Generale delle Strade Ferrate della Sicilia ha sottoposto alla approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici:

1. La proposta per l'impianto di due case cantoniere con forno e cisterna ai chilometri 236.043 e 240.423 da Palermo, della linea *Messina-Catania-Siracusa*. La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 4000;

2. La proposta dei lavori occorrenti per ricolmare la cava di prestito a valle della stazione di Falcone, lungo la linea *Messina-Patti-Cerda,* con annesso preventivo di spesa di L. 2654;

3. La proposta per il ricambio della pompa di alimentazione del rifornitore della stazione di Milazzo, con altro di maggior rendimento, lungo la linea *Messina-Patti-Cerda*. La spesa all'uopo occorrente ascende a L. 1481.45;

4. La proposta per il ricambio della pompa d'alimentazione del rifornitore della stazione di Capo d'Orlando, linea *Messina-Patti-Cerda*, con altro di maggior rendimento. Spesa occorrente L. 1602.16;

5. Il preventivo della spesa di L. 44,120 occorrente per la fornitura di materiali metallici di armamento bisognevoli nell'esercizio finanziario 1896-97 per la manutenzione dei binari e degli scambi in acciaio a carico del secondo fondo di riserva;

6. Il preventivo della spesa di L. 27,650 occorrente per la provvista dei materiali metallici di armamento necessari per i lavori da eseguire nell'esercizio finanziario 1896-97 a carico della Cassa per gli Aumenti Patrimoniali e per la composizione di n. 15 scambi, tangente 0.10, del primo tipo complementare, in aggiunta a quelli esistenti nei magazzini di approvvigionamento;

7. La proposta per lo spostamento del segnale a disco girevole verso Caldare, al bivio di Canicatti, nella ferrovia da *Bicocca a Caldare*. La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 393.83;

8. La proposta preventiva per l'acquisto in conto Cassa Aumenti Patrimoniali di appendici di manovra per scambi con o senza asta porta-fanale, con annesso preventivo di spesa di L. 949.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato ha esaminato la domanda dell'ingegnere Aurelio Franceschi intesa ad ottenere la concessione della costruzione e dell'esercizio di una ferrovia a scartamento normale da Pontassieve a Borgo San Lorenzo col sussidio di L. 3000 al chilometro, per la durata di 70 anni, limitatamente ai tratti scorrenti in sede propria. Il Consiglio ha ritenuto, che allo stato degli atti non vi siano elementi sicuri per giudicare della convenienza della proposta concessione della nuova ferrovia.

><

Tariffe ferroviarie italiane.

La Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha presentato all'approvazione superiore una proposta per accordare l'abbuono del 10 0[0 sui prezzi della tariffa ordinaria, limitatamente al percorso mediterraneo, e fermo mantenendo l'integrale diritto fisso, a favore della Ditta B. D'Albertis, fu Filippo, per i suoi trasporti di farina in piccole partite ed a carro completo, da Voltri per Sampierdarena, Nervi, Recco, Camogli, Santa Margherita, Rapallo, Chiavari, Lavagna, Levanto, Spezia, Li-

vorno, Savona, Finalmarina, Loano, Ceriale, Albenga, Alassio, San Remo, Bordighera, Ventimiglia e Nizza. In compenso della facilitazione domandata, la Ditta si impegnerebbe ad un traffico minimo annuale di 2500 tonnellate.

—

Con recente decreto dei Lavori Pubblici e di Agricoltura, Industria e Commercio venne approvata la nuova tariffa speciale *M*, a piccola velocità, per la Rete Adriatica, formante appendice alla tariffa eccezionale n. 1002, piccola velocità, relativa a spedizioni a vagone completo di vino comune, mosto ed uva pigiata in botti o barili, in partenza da stazioni della Rete Adriatica, escluse quelle di Caserta, Lucca, Napoli, Pisa e Roma, destinate, pel transito di Chiasso, alle stazioni svizzere della linea Lugano-Göschenen e diramazione da Giubiasco a Locarno.

—

Il Ministero del Tesoro, d'accordo con quello delle Finanze, ha ammesso, per la parte che lo riguarda, l'estensione, in via di esperimento fino al 30 giugno 1898, della tariffa locale n. 210, P. V., serie *B*, alla stazione di Aversa; alla rinnovazione per un altro anno ed alle stesse condizioni, a partire dal 30 giugno u. s., della concessione di cui fruiva la Ditta Giovanni Falorni per i suoi trasporti di calce idraulica da Incisa a Livorno, Firenze, ecc.

—

Siamo informati che le Amministrazioni ferroviarie del Mediterraneo e dell'Adriatico, in seguito a premure loro rivolte dal R. Ispettorato delle Strade Ferrate, si sono dichiarate disposte ad aderire all'ammissione delle stazioni della Rete Sicula alla tariffa eccezionale n. 1002, piccola velocità, da applicarsi però in base all'effettivo percorso dalle singole stazioni sicule al transito di confine internazionale, se trattisi di trasporti aventi sulla Rete Sicula un percorso uguale o superiore ai 50 km.; ed in base alla somma del percorso adriatico e mediterraneo, aumentato di 50 km., se trattisi di trasporti percorrenti sulla rete medesima meno di 50 chilometri.

—

È in corso un decreto dei Ministri dei Lavori Pubblici e di Agricoltura, Industria e Commercio, pel quale, giusta la proposta all'uopo presentata dall'Amministrazione delle Strade Ferrate della Sicilia, sono rese definitive le classificazioni introdotte, in via d'esperimento dal 1° gennaio 1894, nella nomenclatura interna delle merci a piccola velocità per la Rete Sicula, alle voci « feccia di vino fresca in pani ed al crivello » e « tartaro greggio, ossia grumo di botti cristallizzato o non ».

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Piacenza-Genova. — Domenica scorsa fu tenuto a Piacenza un Comizio per propugnare questa linea.

Mandarono lettere e telegrammi di adesione e d'incoraggiamento il dott. Giuseppe Elia, presidente del Comitato interprovinciale per la costruzione della ferrovia Piacenza-Genova, l'avvocato Vittorio Cipelli, presidente del Consiglio Provinciale di Piacenza, il Presidente dell'Associazione operaia di Cremona, il deputato provinciale di Genova cav. Segale, il deputato Priario, il Sindaco di Piacenza, il capo tecnico Busca e l'avvocato Camillo Tassi.

Il prof. Massari, presidente, lesse un discorso in cui spiegò lo scopo del Comizio, la necessità della linea ferroviaria e l'importanza che essa ha per tutte le classi e specialmente per quella lavoratrice.

Infine fu eletto un comitato di 15 membri per la propaganda della desiderata linea.

Ferrovia della Valsugana. — Il sindaco di Venezia Grimani, il presidente della Camera di Commercio, i sindaci di Mestre, Scorzè e Castelfranco si recarono a Roma, onde conferire col Governo circa la costruzione delle ferrovie Mestre-Bassano e Bassano-Primolano.

Visitarono il sotto-segretario dei Lavori Pubblici De Martino e quindi il Ministro dei Lavori Pubblici Prinetti. Il Ministro disse che, mentre non sarebbe contrario alla costruzione di una ferrovia locale Bassano Primolano, con il sussidio di lire 5000 al chilometro, non crede conveniente spendere una forte somma per costrurre una linea di tipo internazionale, che andrebbe ad incontrarsi con una ferrovia di esclusivo interesse locale e che non potrebbe mai divenire ferrovia internazionale, anche perchè l'Impero austro ungarico, che tende naturalmente a favorire Trieste, non si presterebbe a combinare le cose in modo da favorire Venezia. Quanto alla Mestre-Bassano disse che se Provincia e Comuni la facessero, il Governo non la riscatterà mai.

Prodotti delle Ferrovie Italiane. — Il prospetto dei prodotti lordi approssimativi delle Ferrovie italiane, pubblicato in questi giorni dal R. Ispettorato delle Strade Ferrate, comprende i dati relativi ai primi 8 mesi dell'esercizio in corso, cioè dal 1° luglio 1895 al 29 febb. 1896. In questo periodo i prodotti approssimativi del traffico ascesero in complesso a L. 174,258,304, superando di L. 9,607,316 quelli ottenuti nell'esercizio precedente.

La lunghezza media delle linee in esercizio pel suddetto periodo si ragguagliava a 15,333 km., in aumento di chilometri 443, e il prodotto chilometrico ammontava a lire 11430, con un aumento di L. 143 in confronto dell'esercizio precedente.

Per ciascuna delle grandi Reti ferroviarie e per gli altri gruppi di linee, i dati analoghi pel periodo in discorso sono espressi dalle cifre seguenti:

Dal 1° luglio 1895 al 29 febbraio 1896.

		Lunghezza media	Prodotti lordi	Prodotti chilometrici
Rete Mediterranea . . .	Km.	5679	86,223,005	15,182
Rete Adriatica	»	5594	70.448,129	12,593
Rete Sicula	»	1093	6,775,047	6,189
Ferrovie dello Stato esercite Società Veneta . . .	»	140	730,000	5,217
Ferrovie Reali Sarde . .	»	411	1,071,743	2,607
Ferrovie Secondarie Sarde	»	594	472,139	794
Ferrovie diverse . . .	»	1819	7,693,915	4,229

Differenze in confronto dell'esercizio precedente.

		Lunghezza media	Prodotti lordi	Prodotti chilometrici
Rete Mediterranea . . .	Km.	+ 189	+ 6,678,437	+ 694
Rete Adriatica	»	+ 94	+ 1,913,060	+ 133
Rete Sicula.	»	+ 60	+ 410,219	+ 605
Ferrovie dello Stato esercite Società Veneta . . .	»	»	— 10,783	— 120
Ferrovie Reali Sarde . .	»	»	+ 24,146	+ 59
Ferrovie Secondarie Sarde	»	»	+ 13,447	+ 22
Ferrovie diverse	»	+ 100	+ 584,781	+ 67

Ferrovie dell'Adriatico. — *Prodotti dal 1° gennaio al 10 agosto 1896.* — Nella decade dal 1° al 10 agosto ora scorsa i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate Meridionali, Rete Adriatica (Rete principale e Rete complementare) ascesero a L. 2,745,189.77 con una diminuzione di L. 409,561.29 su quelli ottenuti nella corrispondente decade del 1895.

L'insieme dei prodotti dal 1° gennaio al 10 agosto 1896 si ragguaglia a L. 57,612,631.45 e presenta una diminuzione di L. 634,024.91 in confronto dello stesso periodo del precedente esercizio.

Ferrovie del Mediterraneo. — *Prodotti dal 1° luglio al 10 agosto 1896.* — Nella decade dal 1° al 10 agosto 1896 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate del Mediterraneo (Rete principale e Rete secon-

daria) ascesero a L. 3,682,552.29, con una diminuzione di L. 113,179.57 sulla corrispondente decade del 1895.

L'insieme dei prodotti dal 1° luglio al 10 agosto 1896 si ragguaglia a L. 14,077,892.75 presentando una diminuzione di L. 61,467.17 sul periodo corrispondente dell'esercizio precedente.

Tramvia Alessandria-Valmadonna. — In seguito all'apertura del ponte sul Tanaro agli Orti, era stato presentato al municipio di Alessandria un progetto di tramvia tra Alessandria e Valmadonna. Ora una cospicua Società, allargando le basi del progetto, sta facendo gli opportuni studi per tale tramvia, spingendosi fino a Valenza.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — *Prodotti del mese di luglio 1896.* — Il movimento sulle linee della ferrovia del Gottardo (266 chilom.), nel mese di luglio 1896, confrontato con quello dello stesso mese 1895, fu il seguente:

		1896 luglio	1895
Passeggieri trasportati	Num.	171,000	178,758
» introito	L.	483,700	506,267.76
Bagagli e cadaveri	Tonn.	570	585
» introito	L.	41,600	43,019.68
Bestiame trasportato	Capi	4,200	7,220
» introito	L.	26,700	55,272.61
Merce trasportata	Tonn.	67,600	72,818
» introito	L.	683,000	722,744.72
Introito complessivo	»	1,234,000	1,327,304.77
» chilometrico	»	4,639.10	4,989.87
Proventi diversi	»	60,000	73,793.43
Introito generale	»	1,294,000	1,401,098.20
Spesa complessiva	»	785,000	729,722.47
» chilometrica	»	2,951.13	2,743.32
Introito netto	»	509,000	671,375.73

Nelle spese di esercizio non sono comprese le spese di rinnovazione delle linee e del materiale d'esercizio, che sono rimborsate dal fondo di rinnovazione.

Ferrovie Svizzere. — *Per gli orari estivi ed invernali.* — Il Dipartimento delle Ferrovie ha respinto la domanda di fissare al 15 ottobre l'epoca dell'entrata in vigore degli orari iemali, e ciò d'accordo colle Amministrazioni delle ferrovie; invece ha invitato le Amministrazioni ad applicare l'orario estivo in avvenire al 1° maggio, fatto riserva pei treni di lusso della stagione estiva. La maggior parte delle Amministrazioni non sollevò eccezioni.

— *Ferrovia Nord-Est.* — Il Consiglio di Amministrazione della N.-O.-B. ha approvato, sabato, i piani di ricostruzione dello scalo merci ferroviario di Zurigo e incaricò la Direzione di dar mano immediatamente ai lavori. Inoltre saranno prese immediatamente le misure necessarie per un ampliamento provvisorio delle officine di riparazione con allontanamento delle opere per le officine dal terreno dello scalo merci. Venne poi aderito al desiderio del Consiglio federale circa lo studio del fabbricato della stazione passeggieri di Zurigo, però senza pregiudizio alcuno.

Ferrovie Germaniche. — *Tramvia elettrica Jesundbrunnen-Pankow in Berlino.* — Rileviamo dall'*Elektrotechnische Zeitschrift* la seguente descrizione della prima tramvia elettrica aperta al pubblico servizio in Berlino, e cioè da Jusundbrunnen a Pankow:

« La linea, che è a doppio binario, parte dalla Badstrasse, è lunga km. 24, e per km. 1.2 trovasi nella città di Berlino.

La Ditta Siemens e Halske ottenne una prima concessione dalle Autorità di Pankow, nell'aprile 1893, per la durata di 50 anni, ma per difficoltà sollevate dalla comunità di Berlino per il filo aereo, non potè avere la relativa concessione che nel novembre 1894, e cioè quando il resto del lavoro volgeva alla fine.

Lo scartamento è quello usuale. In Pankow le rotaie sono del sistema Horde, pesanti chilogrammi 75 al metro, mentre che in Berlino sono usate rotaie dello stesso sistema, ma pesanti chilogrammi 93 al metro.

Le pendenze sono molto leggere, e il più corto raggio nelle curve è di m. 25. Il filo aereo di rame ha un diametro di mm. 8.

I pali consistono in tubi di acciaio, ottenuti col processo Mannesmann, fissati su basi di ferro fuso incastrate nel calcestruzzo.

L'asta di contatto termina a forma di arco molto allungato, in modo da potere abbracciare negli scambi anche due fili conduttori insieme.

Presentemente vi sono in servizio 8 vetture con motori di 25 cavalli del tipo quadripolare. I magneti induttori sono eccitati in serie e formano insieme una scatola chiusa intorno all'armatura. L'ingranaggio è del tipo a riduzione semplice 1 : 5; il perno è di bronzo e la ruota d'acciaio; l'ingranaggio rimane immerso nell'olio. La velocità, che viene regolata mediante l'inserzione di resistenze, può raggiungere una media di km. 17.7 all'ora e una massima di km. 25.

Ogni vettura trasporta 30 passeggieri. Vi è un solo prezzo per qualunque distanza.

Alla stazione centrale vi sono due caldaie a tubi d'acqua di Simonis e Lanz di Francoforte sul Meno, ciascuna di una superficie di riscaldamento di mq. 74.77; la pressione di regime è di kg. 10.54 per centimetro quadrato.

Le due macchine sono orizzontali, composte con condensatore Compound, fabbricate dalla Maschinenfabrik Buckan, e sviluppano una forza di 110 cavalli con 135 giri.

Le dinamo, della forza di 70,000 watts, sono con armatura a cerchio all'esterno del magnete, ad 8 poli, e sono connesse direttamente alle macchine motrici.

Per il servizio della linea, 800 volts sono necessari, e quindi è sufficiente una caldaia ed una dinamo.

Nei giorni festivi le vetture si seguono ogni 5 minuti, nei giorni feriali ogni 10.

Si crede che la linea verrà prolungata al centro di Berlino ».

— *Ferrovia Ludovico di Assia.* — Lo Stato prussiano sta riscattando la ferrovia assiana Ludovico, che si estende ad un tempo sul territorio d'Assia e sul territorio prussiano, e che farà d'ora innanzi parte di una delle Direzioni reali di Francoforte e di Magonza.

Lo Stato prende a suo conto l'attivo ed il passivo della Compagnia, e paga una somma di 89 milioni di marchi.

Per ciascuna azione di 600 marchi di valore nominale gli azionisti ricevono: un titolo di rendita di 200 franchi al 3 0|0 prussiano consolidato; un'obbligazione assiana, al 3 per cento, di 500 marchi, ed un saldo in argento di 41 marchi.

Ferrovie Inglesi. — *Libretti chilometrici.* — Dal 1° luglio la Società ferroviaria *Nord Eastern* in Inghilterra, ha inaugurato un nuovo sistema di libretti chilometrici, i quali comprendono tanti buoni da viaggiare per esempio 1000 miglia (km 1609), il cui costo presenta una certa riduzione (di circa il 20 0|0) sulle tariffe ordinarie; essi devono venire utilizzati entro un anno. Il titolare può usarne per sè e per le persone della propria famiglia ed all'inizio del viaggio vengono staccati dal libretto tanti buoni corrispondenti alla distanza da percorrersi, rilasciando regolari biglietti. Finora questo sistema è pei biglietti di 1ª classe ed incontra molto il favore del pubblico.

Ferrovie Norvegesi. — *Ferrovia del Bergen.* — La questione della ferrovia del Bergen in Norvegia è stata discussa per molti anni, e molti progetti sono stati presentati ad epoche differenti; fu solamente nel 1894, che lo Storthing decise finalmente la sua costruzione. Ora i lavori progrediscono alacremente, nonostante le numerose e gravi difficoltà che si incontrano.

Uno dei lavori più interessanti è stato lo scavamento di un tunnel, lungo piedi 17,570: grandi difficoltà provenivano anche dalla neve, che si alzava per una altezza media di un metro e mezzo. La sezione di Voss Tangevand

(circa miglia 46 1|2) da un minimo di m. 50 si eleva ad una altezza di metri 2199 sopra il livello del mare. Questa sezione richiederà la spesa di circa 20 milioni di lire, delle quali poco più di un milione sarà impiegato nel tunnel Grevelhalsen, la costruzione del quale è stata assunta da una Società d'ingegneri indigeni. I lavori di escavazione nella parte ovest furono incominciati l'autunno passato, ma il tunnel non potrà essere inaugurato prima del 1° ottobre 1903. Ad ambedue le estremità di esso viene impiegata la forza idraulica per le perforatrici, pei ventilatori, ecc.

La linea del Bergen avrà certamente un grande valore commerciale.

Ferrovie Bulgare. — *Appalti per le nuove costruzioni.* — Facendo seguito a quanto pubblicammo nel numero precedente sotto la stessa rubrica, ricordiamo che gli appalti avranno luogo nel Palazzo dell'Assemblea Nazionale a Sofia per le ore 10, nei giorni 7 del 19 ottobre, per la prima linea, e 24 ottobre (5 novembre) per la seconda. Le offerte, in piego sigillato, devono essere indirizzate al Ministero dei Lavori Pubblici (Divisione delle costruzioni).

La somma di cauzione deve essere versata alla Banca Nazionale Bulgara ed è fissata in fr. oro 1,400,000 per la prima linea, e fr. 750,000 per la seconda.

I quaderni d'oneri, i piani, ecc., sono a disposizione degli interessati in tutti i giorni non festivi presso il suddetto Ministero.

Ferrovie dell' America Centrale. — *Ferrovia fra San José de Costa-Rica ed il Pacifico.* — Da una relazione del vice-console francese a San José de Costa-Rica, rileviamo che il Governo di Costa-Rica, incoraggiato dai proventi favorevoli della ferrovia che allaccia il porto di Limonea San José, ha deciso di costruire una nuova ferrovia fra la capitale ed il Pacifico, a fine di facilitare il commercio delle terre fertili della costa occidentale e di dotare, nello stesso tempo, il paese di una linea interoceanica.

La lunghezza di questa ferrovia sarebbe dagli 80 ai 90 chilometri circa. Attualmente se ne studia il tracciato che non offrirebbe molte difficoltà naturali; e già parecchie Compagnie, fra cui una americana, ne avrebbero sollecitata la concessione. I lavori s'incomincerebbero verso la fiue dell'anno e verrebbero eseguiti rapidamente.

Ferrovie degli Stati Uniti. — *Ferrovia pneumatica di New-York.* — Fino dai primi di agosto funzionano a New-York, nella 3ª *Avenue*, tre carrozzoni di tram mossi dall'aria compressa, contenuta in recipienti di acciaio che si trovano sotto i carrozzoni stessi.

Un solo conduttore dirige il motore e con un movimento distribuisce la forza.

I carrozzoni sono lunghi 28 piedi e pesano circa 9000 kg. Essi possono essere fermati ad un tratto e in un momento si fanno retrocedere. Non producono nessuna scossa, quando sono messi in moto. Essi fanno 12 miglia all'ora, e soltanto dopo un'ora e un quarto che agiscono si debbono riempire i recipienti di aria compressa, cosa che si fa in un mezzo minuto.

Ferrovie del Transvaal. — I proventi della Compagnia delle Strade ferrate, durante il primo quadrimestre del 1896 ammontarono al doppio di quello dei primi 4 mesi del 1895. Se l'aumento continua nelle stesse proporzioni, alla fine dell'anno in corso, gli utili dell'esercizio ascenderà a 28,750,000 franchi da dividersi fra il Governo e gli azionisti. Questi ultimi prenderanno il 15 per cento, vale a dire 4,331,250 franchi, ed il Governo il rimanente. Secondo i patti della concessione, del 15 per cento il 10 spetta agli azionisti ed il 5 agli altri impiegati della Compagnia. La clausola relativa alla espropriazione eventuale stabilisce che il Governo deve far fronte a tutti gli impegni assunti, e sborsare inoltre una somma equivalente a venti volte la media del dividendo pagato agli azionisti durante l'ultimo triennio dell'esercizio.

Dopo che fu congiunta con la rete ferroviaria del Transvaal, la rete di Natal fece grandi e notevoli progressi. I prodotti ascesero, nei sei primi mesi del 1896, a 12,072,650 franchi, cioè franchi 5,593,625 di più che nel primo semestre dell'anno precedente, somma che permette di pagare l'interesse del capitale impiegato. Il traffico consiste specialmente in legname da costruzione ed altri materiali pesanti.

D'altra parte poi, si annunzia che la Compagnia della ferrata del Nord del Transvaal si accinge ad intraprendere la costruzione della sua linea.

Notizie Diverse

Atti di aggiudicazione definitiva e contratti. — *Decisione del Consiglio di Stato.* — La quarta sezione del Consiglio di Stato ha deciso che gli atti di aggiudicazione definitiva e dei contratti stipulati si intendano soggetti, per quanto riguarda lo Stato e nel solo suo interesse, alla condizione sospensiva della loro approvazione.

Non sono quindi eseguibili se non dopo che siano stati approvati con decreti del Ministro cui spetta o dell'ufficiale da lui delegato e il decreto sia registrato dalla Corte dei Conti.

Quando concorrono gravi motivi di interesse pubblico o di Stato, il Ministero può rifiutarsi a rendere eseguibile un contratto, anche se riconosciuto regolare.

La gravità dei motivi non può essere intesa che in senso relativo a quello speciale contratto che il ministro intenda non rendere eseguibile, e in tale senso grave motivo è certamente quello di evitare il danno che all'Amministrazione poteva derivare da un'aggiudicazione fatta a basso prezzo nel primo esperimento dell'incanto e contestazione insorta sul giorno della scadenza delle offerte di aumento.

La decisione è assai importante perchè ammette il diritto della quarta sezione di sindacare nel merito un atto del Governo, ciò che finora non era mai stato ritenuto.

Ministero delle Poste e dei Telegrafi. — Resoconto sommario del movimento dei fondi delle Casse postali di risparmio a tutto il mese di giugno 1896.

	SOMME COMPLESSIVE	
	depositi e interessi	rimborsi
Mese di giugno 1896	20,750,557.98	19,981,452.58
Mesi precedenti dell'anno in corso .	116,357,450.82	129,733,618.04
Somme totali dell'anno in corso .	137,108,008.80	149,715,070 62
Anni 1876-1895 . .	2,875,694,665.65	2,413,234,679.95
Somme complessive	3,012,802,674.45	2,562,949,750.57

Esposizione di Bruxelles. — L'Esposizione internazionale di Bruxelles, si aprirà il 24 aprile 1897 e potrà essere prolungata fino al 15 novembre stesso anno. L'Esposizione sarà divisa in 14 sezioni e comprenderà opere d'arte, lavori scientifici e i prodotti dell'industria e dell'agricoltura di tutte le nazioni.

Esposizione internazionale di macchine a Munich nel 1898. — Un'Esposizione internazionale di motori di tutte le forze e di macchine da lavoro sarà organizzata nel 1898, a Munich, con il concorso dell'Associazione politecnica (Germania).

Questa Esposizione è posta sotto il patronato del principe reggente di Baviera.

Dei premi, consistenti in una medaglia uniforme, saranno dati ai prodotti degni di nota.

Terribile disastro ferroviario ad Atlantic City. — Il più immane disastro ferroviario, di cui si abbia memoria nel New Jersey (America del Nord) avvenne giorni sono a quattro miglia da Atlantic City, dove la « Reading R. R. » si incrocia ad angolo quasi retto colla « West Jersey R. R. ».

Un treno diretto della prima attraversando a tutta velocità il punto di raccordamento colla seconda, investì e tagliò in mezzo un treno di escursione e produsse uno sfracellamento e sterminio generale.

Il treno investito era composto della locomotiva e di cinque vagoni; il primo, il secondo e terzo vagone andarono in frantumi, il quinto e la locomotiva ebbero minori danni. I passeggeri del primo che fu urtato direttamente dalla locomotiva dell'altro treno, furono da essa schiacciati; quelli degli altri rimasero uccisi o feriti sotto il mucchio di rottami dei vagoni infrantisi l'uno addosso all'altro.

Non appena la triste nuova arrivò ad Atlantic City, fu immediatamente mandato sul luogo un treno speciale di soccorso.

Dei morti alcuni erano irriconoscibili: quelli sopratutto del primo carro e che furono schiacciati subito dalla locomotiva, poi stritolati sotto i vagoni.

Fra i miseri avanzi umani trasportati ad Atlantic City vi erano braccia e gambe di cui non si era ancora trovato il corpo!

Lo sciagurato treno d'escursione era pieno zeppo di famiglie venute il mattino da Bridgeteon, da altre località della contea di Tumberland, da Salém, ecc., e le riconduceva dalla allegra scampagnata.

La colpa dell'orribile disgrazia si vuol dare al macchinista della « Reading », il quale, al posto d'incontro delle due linee non rallentò la velocità, credendo la via libera; quando si accorse che giungeva contemporaneamente il treno del « West Jersey » non fu più in tempo di fermare!

Secondo le ultime notizie i morti erano 48 e quasi 100 i feriti, molti dei quali in condizioni disperate.

Concessione di miniera. — I signori Ashley Ponsomby e Henry Ryan Lewis hanno fatto istanza per la concessione della miniera di antimonio denominata Corti Rosas, posta nel territorio di Bullao (Cagliari).

Così pure il barone Giovanni Stocco ha chiesto che sia dichiarata scoperta e concessibile una miniera di zinco, entro il campo della concessione della miniera di piombo, denominata Marganai Reigrascius, posta nel territorio di Iglesias e Domusnovas (Cagliari).

Francobolli ferroviari nel Belgio. — La direzione commerciale delle Ferrovie dello Stato del Belgio ha pubblicato un'ordinanza, con la quale vengono introdotti francobolli ferroviarii per spedizioni nell'interno del peso di più di 5 fino a 10 chilogrammi.

Le competenze per tutte le stazioni importano per spedizioni espresse 1 franco, per spedizioni accelerate 60 cent.

Escluse sono: 1. Spedizioni per le quali è richiesto il ritiro a domicilio. — 2. Quelle per le quali è stata pagata un'anticipazione. — 3 Spedizioni per cui è stato assicurato un interesse alla consegna. — 4. Colli voluminosi il cui peso effettivo supera 6 chilogr. e 668 gr. — 5. Le spedizioni aggravate da più di 200 franchi di rivalsa. — 6. Quelle non francate. — 7. Quelle contenenti oggetti d'arte, di valore o denaro.

L'apertura del canale alla Porta di Ferro. — L'inaugurazione di questo canale sarà fatta il 26 settembre con molta pompa e con l'intervento dell'Imperatore d'Austria, del Re e della Regina di Rumania, del Re di Serbia, di molti Arciduchi e Principi, del clero delle tre Nazioni, dei Ministri, e dei rappresentanti delle Potenze.

Il vapore *Francesco Giuseppe I*, traverserà il canale recando i Sovrani, e l'Imperatore d'Austria pronunzierà in un brindisi il discorso inaugurale.

I Sovrani e i Principi sbarcheranno a Orsova da dove andranno a Herculesbad.

Nella sala del Casino avrà luogo il pranzo di gala.

Industria metallurgica tedesca. — Dall'*Agenzia Nazionale* si annunzia che il signor Krupp ha acquistato le grandi miniere di ferro situate nell'altipiano di Aumetz, ed ha, con la sua influenza, persuaso il Governo di Alsazia Lorena a costruire la ferrovia, il progetto della quale era rimasto sospeso dal 1876 ad oggi, destinata a collegare l'altipiano con Thionville e il granducato di Lussemburgo.

Già lo scorso anno il barone Stumm, deputato al Reichstag, e proprietario degli stabilimenti siderurgici della Sarre, aveva acquistate tutte le concessioni di miniere di quattro territori lorenesi. Inoltre, la Società berlinese *Vulcan*, tratta per acquistare le concessioni vicine a quelle di Aumetz.

Nuovo battello sottomarino. — Dai giornali inglesi apprendiamo che, giorni sono, a Londra, si fecero le prove di un nuovo battello sottomarino che, a quanto si afferma, ha tutte le qualità richieste in navi di tal fatta.

È vero che non si tratta per ora che di esperimenti fatti sopra un modello di sei piedi di lunghezza, e che quindi la realtà potrebbe poi non corrispondere all'ardente fiducia dell'inventore quando si tratti di un battello di proporzioni ordinarie; ma, ad ogni modo, i risultati presentati al pubblico avrebbero già il conforto di replicati e costanti esperimenti privati.

L'inventore dice di aver potuto mettere in azione tutti i principii senza dei quali è impossibile la navigazione subacquea, e la cui assenza appunto aveva finora lasciato insoluto l'importantissimo problema.

Tra le condizioni a cui soddisfa il nuovo battello vi è quella di poter immergersi a qualunque profondità, e risalire a galla sia verticalmente posato sulla chiglia, sia colla prora o colla poppa inclinate a qualunque grado.

Esso potrebbe inoltre procedere avanti od indietro senza risalire a galla, immergersi istantaneamenie e risalire subito ove avvenisse qualche guasto al macchinario.

La forza motrice del battello è data dall'elettricità; l'atmosfera è fornita dall'aria compressa aiutata da un congegno, il cui funzionamento non è ancora stato divulgato.

Particolarissima qualità del nuovo battello sottomarino sarebbe poi questa, che esso può rimanere sommerso, non soltanto per ore o per giorni, ma addirittura per settimane e per mesi.

Per governare la nave, quando la bussola non funziona più, l'inventore si serve del giroscopio.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Segniamo con un asterisco * le notizie di cui diamo maggiori ragguagli nelle INFORMAZIONI PARTICOLARI, ove sono pubblicate eziandio le *Deliberazioni del Consiglio di Stato* e le *Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.*

1. — Progetti e preventivi di spese presentati per l'approvazione al R. Ispettorato Generale.

Rete Adriatica. — L. 13,590 * progetto di lavori in stazione di Firenze, Porta alla Croce;

L. 9951 49 * proposta per collocamento in opera di pietrisco sulla linea Roma-Solmona;

L. 1290 * proposta di lavori ad un passaggio a livello sulla linea Treviglio Rovato;

L. 870 * proposta di lavori ad un passaggio a livello sulla linea Mestre-Portogruaro-Casarsa-Spilimbergo;

L. 300 * proposta di lavori al piano caricatore della stazione di Pescia, linea Firenze-Pistoia-Pisa.

Rete Mediterranea. — L. 13,600 * progetto per impianto fermata San Giano, linea Gallarate-Laveno;

L. 1800 * proposta di raccordamento della Cava Baldasserini colla linea Roma Pisa;

L. 1500 * progetto per ampliamento di una garetta sulla linea Gallarate Arona;

Contratti * diversi.

Rete Sicula. — L. 44,120 * e L. 27,650 * due preventivi per fornitura materiale metallico d'armamento;

L. 4000 * proposta impianto due case cantoniere sulla linea Messina-Catania-Siracusa;

L. 2654 * proposta di lavori sulla linea Messina-Patti-Cerda;

L. 1602.16 * proposta lavori al rifornitore della stazione di Capo d'Orlando, linea Messina-Patti-Cerda;

L. 1431.45 * proposta lavori al rifornitore della stazione di Milazzo, linea Messina-Patti-Cerda;

L. 949 * proposta per acquisto appendice di manovra;

L. 393 83 * proposta per spostamento d'un segnale sulla linea Bicocca-Caldare.

2. — Gare aperte.

Ministero dei Lavori Pubblici. — Appalto * per la fornitura dei meccanismi fissi, apparecchi di chiusura, scambi, ecc., per l'armamento del tronco Pergola-Acqualagna della ferrovia Sant'Arcangelo-Fabriano.

3. — Gare aggiudicate provvisoriamente.

Rete Mediterranea. — Alla Ditta Società Nazionale delle Officine di Savigliano l'appalto * per costruzione della travata metallica del sottovia Galileo-Galilei in stazione di Milano, col ribasso del 22 0[0 sui prezzi di tariffa;

Alla Ditta Plateo cav. ing. Antonio l'appalto * per impianto binari in stazione di Milano, col ribasso del 19.80 0[0 sui prezzi di tariffa.

5. — Contratti
stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Mediterranea (Seduta del Comitato, 21 agosto). — Colla Ditta G. Ansaldo e C. di Sampierdarena, per fornitura di 10 assi a gomito per locomotive, in acciaio Martin-Siemens;

Colla Ditta Gallo Pasquale di Eboli, per consolidamento del sottopassaggio al km. 65.312 della Battipaglia Castrocucco, fra Ascea e Pisciotta;

Colla Ditta Caggiano Vittorio di Salerno, per consolidamento di un tratto di costa in frana fra i km. 6.256-6.333 della Sicignano-Castrocucco;

Colla Ditta Seebohm e Dieckstahl di Sheffield, per fornitura di kg. 14,290 di acciaio fuso per attrezzi.

II. — Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Municipio di Venezia (1° settembre, ore 14, unico e definitivo) — Appalto dei lavori di costruzione del Recinto IV e di una cappellina d'angolo del recinto XII nel cimitero comunale di Venezia. Importo L. 24,600.29. Cauzione L. 2460.02.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Lucca (1° settembre, ore 10, unico e definitivo). — Appalto dei lavori di ordinaria scavazione del canale Burlamacca e delle darsene costituenti il porto canale di Viareggio durante il sessennio 1896-1902. Importo complessivo L. 102,000. Cauzione provvisoria L. 5000.

Municipio di Torino (3 settembre, ore 11, fatali). — Appalto dei lavori per la sistemazione del Corso Regina Margherita tra il Corso Principe Oddone e la strada di circonvallazione esterna del Martinetto. Importo ridotto L. 135,575 (ribasso 20.25 0[0).

Prefettura di Milano. — (9 settembre, ore 10, unico e definitivo). — Appalto dei lavori di rimonta difesa frontale detta del Botto e di Mirabello in argine sinistro Po, in Comune di Senna Lodigiano tra i capisaldi 10 e 14 mt. 308. Importo L. 33,620. Cauzione L. 2000.

Ministero dei Lavori Pubblici (Direzione Generale di Ponti e Strade). — L'asta dei lavori di presidio dei ponti 2°, 3° e 4° Calese nel 1° tratto compreso tra Castelmezzano ed il torrente Castelbellotto del 5° tronco della strada provinciale di 2ª serie, n. 6, da Tricarico a Corleto, e pei lavori di sistemazione del piano stradale e delle opere d'arte del 2° tratto, compreso tra il ponticello n. 45 sulla sinistra del Castelbellotto e l'abitato di Laurenzana, in provincia di Potenza, indetta pel 31 agosto corrente, è temporariamente sospesa.

Con altro avviso sarà indicato il giorno in cui avrà luogo l'esperimento d'incanto.

III. — Forniture diverse.

Aste.

Direzione delle Costruzioni Navali — Spezia — (29 agosto, ore 12.30, 1ª asta). — Fornitura di **olio** minerale per lubrificazione di macchine a vapore, in 2 lotti: 1° lotto, kg. 53,800, a L. 0 50; 2° lotto, kg. 37,500. Cauz. provv. L. 2700 e L. 1875. Fatali, 18 settembre.

R. Fonderia — Napoli — (31 agosto, ore 14, unica e definitiva). — Fornitura di **ferro**, in 2 lotti: 1° lotto, kg. 21,000, scelto, in verghe, a L. 0.45. Cauz. L. 975. 2° lotto, kg. 7990 in verghe, cavo, a L. 1. Cauz. L. 779. Consegna a giorni 40 per lotti.

Arsenale di costruzione — Napoli — (5 settembre, ore 15, unica e definitiva). — Fornitura di **acciaio** e **ferro** in 3 lotti:

1° lotto: kg. 650 acciaio fuso in verghe, a L. 1; 2000, id., naturale, a L. 0.70; 5000 dolce in masselli, a L. 0.50; 2500 profilato diverso, a L. 0.60. Cauzione L. 605. Consegna a giorni 40;

2° lotto: kg. 5130 ferro scelto in lamiera mezzana, a L. 0.45; 3220, id., a L. 0 45. Cauzione L. 376. Consegna a giorni 30;

3° lotto: kg. 3550 ferro profilato per linee di sott'affusti **I** (verghe n. 15), a L. 0.52; 2500 profilato diverso ad **L**, a L. 0.45. Cauzione L. 298. Consegna a giorni 30.

Aggiudicazioni.

Ministero della Marina (Contratti a trattativa privata). — Ing. D. Torriani, Genova, 500 tubi scaldatori, 1° Dip., L. 1840;

The Casa Asbestor, Torino, materassi di amianto, 1° Dipart., L. 6572:

Antonio Criste, Genova, 200 tubi di rame, 1° Dipart., L. 858;
Brown Lenose, Londra, 14 lunghezze di catene, 2° Dip., L. 4644;
Beretta Sciaccaluga, Venezia, legna olmo, ai 3 Dip., L. 19,077;
Basini Nathan, forme per fusione, 1° Dipart., L. 6850;
Giuseppe Ragazzini, fondelle di cuoio, 2° Dipart., L. 2109;
Arturo Magni Giuseppe, forma da pane, 2° Dipart., L. 7800.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

		agosto 14	agosto 22
Azioni Ferrovie Biella	L.	510	510
» » Mediterranee	»	500	502
» » Meridionali	»	639	640
» » Pinerolo (1ª emiss.)	»	360	360
» » » (2ª »)	»	350	350
» » Secondarie Sarde	»	272	280
» » Sicule	»	598	598
Buoni Ferrovie Meridionali	»	558.50	559
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e			
» » Sicule *A. B. C. D.*	»	284	284
» » Cuneo (2ª emiss.)	»	312.50	312.50
» » Gottardo 4 °/₀	»	102	102
» » Mediterranee 4 0[0	»	513	510.50
» » Meridionali	»	300.50	300.25
» » Meridionali Austriache	»	386.50	389
» » Palermo-Marsala-Trapani	»	307	307
» » » 2ª emiss.	»	284.50	286
» » Pontebba	»	461	463.50
» » Sarde, serie *A*	»	287	287
» » » serie *B*	»	292.50	292.50
» » » 1879	»	292	292
» » Savona	»	312	313.50
» » Secondarie Sarde	»	430	430
» » Sicule 4 0[0 oro	»	472.75	472.75
» » Tirreno	»	454	454
» » Vittorio Emanuele	»	313.50	313.50

ESTRAZIONI E PAGAMENTI.

Società Romana Tramways Omnibus. — Obbligazioni sociali, estratte in Roma e rimborsabili in L. 500 caduna dal 1° luglio 1896:
31 157 162 189 193 222 253 269 321 322 410
522 679 712 761 769 787 798 837 864 899 974.

Consorzio ferroviario Interprov. Padova-Treviso-Vicenza. — Obbligazioni del Prestito 1874, estratte in Vicenza e rimborsabili in L. 500 caduna dal 2 gennaio 1897.
Serie 50 60

Società degli Alti Forni, Fonderie ed Acciaierie di Terni. — Dal 1° ottobre saranno rimborsate in L. 500 le obbligazioni 4 1[2 0[0 della Serie H state estratte e dal 1° gennaio 1897 quelle 5 0[0 della Serie 15ª (emissione 1892).

G. PASTORI, ***Direttore-proprietario responsabile.***

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1896-97. — *Dal 1° al 10 Agosto 1896.* — *4ª Decade.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA		
	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze
Chilometri in esercizio	4418	4407	+ 11	1291	1207	+ 84
Media	4414	4407	+ 7	1291	1118	+ 173
Viaggiatori	1,535,053 29	1,632,142 68	— 97,089 39	84,974 30	112,904 56	— 27,930 26
Bagagli e cani	72,261 40	74,659 47	— 2,398 07	2,005 19	3,896 37	— 1,891 18
Merci a G.V. e P.V. acc.	267,388 60	266,319 13	+ 1,069 47	12,599 46	11,414 87	+ 1,184 59
Merci a P. V.	1,643,355 79	1,626,449 55	+ 16,906 24	64,914 26	67,945 23	— 3,030 97
TOTALE	3,518,059 08	3,599,570 83	— 81,511 75	164,493 21	196,161 03	— 31,667 82
Prodotti dal 1° Luglio al 10 Agosto 1896.						
Viaggiatori	5,711,392 01	5,783,616 94	— 72,224 93	321,617 53	325,139 92	— 3,522 39
Bagagli e cani	275,470 38	262,453 67	+ 13,016 71	8,651 31	10,503 01	— 1,851 70
Merci a G.V. e P.V. acc.	1,231,250 12	1,249,448 98	— 18,198 86	57,668 13	44,479 80	+ 13,188 33
Merci a P. V.	6,230,304 75	6,203,430 84	+ 26,873 91	241,538 52	260,286 76	— 18,748 24
TOTALE	13,448,417 26	13,498,950 43	— 50,533 17	629,475 49	640,409 49	— 10,934 00
Prodotto per chilometro.						
della decade	796 30	816 78	— 20 48	127 42	162 52	— 35 10
riassuntivo	3,046 76	3,063 07	— 16 31	487 59	572 82	— 85 23

(*) La linea Milano-Chiasso (km. 52) comune colla Rete Adriatica è calcolata per la sola metà.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA. — 22ª Decade — dal 1° al 10 Agosto 1896

RETE PRINCIPALE

ANNI	VIAGGIATORI	BAGAGLI	GRANDE VELOCITÀ	PICCOLA VELOCITÀ	PRODOTTI INDIRETTI	TOTALE	MEDIA dei chilom. esercitati
PRODOTTI DELLA DECADE.							
1896	1,147,275.62	52,886.32	304,031.31	1,028,637.07	5,395.20	2,538,225.52	4,247.00
1895	1,296,430.10	53,830.12	384,308.62	1,174,031.10	6,231.25	2,914,831.19	4,215.00
Differenze nel 1896	— 149,154.48	— 943.80	— 80,277.31	— 145,394.03	— 836.05	— 376,605.67	+ 32.00
PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.							
1896	21,935,434.32	1,101,368.84	6,322,156.01	23,999,165.12	273,617.35	53,631,741.64	4,247.00
1895	21,372,409.97	1,059,012.99	6,661,098.75	24,813,663.87	284,479.78	54,190,665.36	4,215.00
Differenze nel 1896	+ 563,024.35	+ 42,355.85	— 338,942.74	— 814,498.75	— 10,862.43	— 558,923.72	+ 32.00

RETE COMPLEMENTARE

ANNI	VIAGGIATORI	BAGAGLI	GRANDE VELOCITÀ	PICCOLA VELOCITÀ	PRODOTTI INDIRETTI	TOTALE	MEDIA dei chilom. esercitati
PRODOTTI DELLA DECADE.							
1896	88,344.62	3,087.16	22,315.75	92,507.32	709.40	206,964.25	1,359.88
1895	104,201.25	3,395.16	25,341.19	106,201.12	781.15	239,919.87	1,391.87
Differenze nel 1896	— 15,856.63	— 308.00	— 3,025.44	— 13,693.80	— 71.75	— 32,955.62	— 31.99
PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.							
1896	1,414,597.07	34,513.21	443,794.46	2,054,728.50	33,256.57	3,980,889.81	1,359.88
1895	1,397,093.96	35,491.29	470,064.43	2,120,692.89	32,648.43	4,055,991.00	1,312.55
Differenze nel 1896	+ 17,503.11	— 978.08	— 26,269.97	— 65,964.39	+ 608.14	— 75,101.19	+ 47.33

PRODOTTI PER CHILOMETRO DELLE RETI RIUNITE

PRODOTTO DELLA DECADE			PRODOTTO RIASSUNTIVO		
esercizio corrente	esercizio precedente	Differenza nel 1896	dell'anno corrente	dell'anno precedente	Differenza nel 1896
489.62	562.66	— 73.04	10,275.34	10,537.52	— 262.18

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

Dai punti contro indicati alle stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)		BIGLIETTI SEMPLICI: Londra (1) 1a classe	Londra (1) 2a classe	Parigi (2) 1a classe	Parigi (2) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO: Londra (3) (Diritto di porto compreso) 1a classe	Londra (3) 2a classe	Londra (3) validità	Parigi (4) 1a classe	Parigi (4) 2a classe	Parigi (4) validità
Via Moncenisio											
Torino	via Calais	166 85	116 55	90 75	61 60	254 —	187 85	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni
	via Boulogne	160 25	112 05								
Milano	via Calais	180 90	129 15	104 85	72 25	272 25	199 30	45 giorni	166 35	119 —	30 giorn
	via Boulogne	175 60	124 65								
Venezia	via Calais	—	—	141 75	97 30	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni
	via Boulogne										
Genova	via Calais	187 —	131 —	111 40	76 05	—	—	—	—	—	..
	via Boulogne	180 90	126 50								
Via Genova											
Livorno	via Calais	209 90	147 05	134 30	92 10	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	203 80	142 55								
Firenze	via Calais	217 30	152 25	141 70	97 30	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	211 20	147 75								
Roma	via Calais	249 —	174 40	178 40	119 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	242 90	169 90								
Napoli	via Calais	279 85	196 —	205 60	142 —	478 50	353 95	6 mesi (**)	—	—	—
	via Boulogne	273 75	191 50								
Via Bologna											
Firenze	via Calais	224 60	157 80	149 —	102 35	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	218 50	152 80								
Roma	via Calais	263 85	184 80	188 25	129 85	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	257 75	180 30								
Napoli	via Calais	294 80	206 50	220 60	162 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	288 70	202 —								
Brindisi: Via Napoli	via Calais	325 85	228 20	251 60	174 20	548 25	399 30	6 mesi (*)	—	—	—
	via Boul.	319 75	223 70								
Brindisi: Via Bolog.	via Calais	302 65	211 95	227 05	157 —	525 45	386 80	6 mesi	—	—	—
	via Boul.	296 55	207 45								
Messina: Via Napoli	via Calais	369 25	259 75	295 —	205 80	—	—	—	—	—	—
	via Boul.	363 15	255 25								

OSSERVAZIONI.

Biglietti semplici.

(1) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta.

Per diritto del bollo fr. 0.10 per i biglietti al disopra di 10 franchi.

(2) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi, che valgono per 20 giorni.

Biglietti d'Andata e Ritorno.

(3) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta.

(*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capo-stazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo, nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli, ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia.

(**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via.— Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto.

(4) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI		1a e 2a CLASSE	1a e 2a CLASSE (Via Folkestone)	1a e 2a CLASSE (*)	1a e 2a CLASSE (***)	Treno di lusso PENINSULAR-EXPRESS settimanale il venerdì part. da LONDRA (1)
Londres Ch.-Cross	Par.	9 — a.	10 — a.	11 — antim.	9 — p.	9 — p.
Londres Victoria	—	9 — a.		11 — antim.	9 — p.	9 — p.
Douvres	—	10 55 a.		1 — pomer.	11 — p.	11 — p.
(ora di Greenwich)	Arr.	12 15 a.		2 20 pomer.	12 25 a.	12 25 p.
Calais-M. (*Buffet*)		*Déjeun.*				
(ora francese)	Par.	1 — p.		3 — pomer.	1 19 a.	12 45 a.
Boulogne-Gare (*Buffet*)	Arr.	1 39 p.	2 30 p.	—	1 59 a.	—
		∽				
	Par.	1 41 p.	2 35 p.	—	2 01 a.	—
Amiens (*Buffet*)	Arr.	3 14 p.	4 09 p	5 12 pomer.	3 41 a.	2 55 a.
	Par.	3 19 p.	4 14 p.	5 17 pomer.	3 46 a.	3 — a.
Paris-Nord (*Buffet*)	Arr.	5 — p.	5 50 p.	7 — pomer.	5 38 a.	Per la grande cintura
		Pranzo				
	Par.	6 23 p.		7 44 pomer.	6 23 a.	
Paris-Lyon (*Buffet*)	Arr.	7 11 p.		8 26 pomer.	7 29 a.	

STAZIONI		1a e 2a classe	(B) 1, 2 cl.	1a 2a cl.	1a cl.	1a 2a cl.	Treno di lusso PENINSULAR-EXPRESS
Paris-Lyon (*Buffet*)	Par.	7 25 p.	8 50 p.	9 05 p.	9 25 a.	2 15 p.	
Dijon	Arr.	12 08 a.	1 48 a.	2 19 a.	2 19 p.	7 13 p.	9 49 a.
Genève	—	5 49 a.	»	8 46 a.	8 18 p.	—	—
Aix-les-Bains	—	4 56 a.	6 28 a.	7 55 a.	7 27 p.	12 27 a.	2 14 p.
Chambéry	—	5 30 a.	6 56 a.	8 38 a.	8 09 p.	12 50 a.	2 40 p.
Modane	—	9 09 a.	9 43 a.	1 40 p.		3 36 a.	5 22 p.
Torino (ora dell'Europa centrale (2)	Arr.	2 20 p.	2 20 p.	6 40 p.	—	8 10 a.	9 56 p.
Torino	Par.	2 40 p.	2 40 p.	7 55 p.	—	8 45 a.	↓
Novara	Arr.	4 36 p.	4 36 p.	9 51 p.	—	10 42 a.	
Milano	Arr.	5 35 p.	5 35 p.	11 05 p.	—	11 40 a.	
						1a 2a cl.	
Torino	Par.	—	2 45 p.	8 10 p.	—	8 40 a.	
Genova	Arr.	—	6 16 p.	11 18 p.	—	12 » p.	
San-Remo	—	—	11 22 p.	8 43 a.	—	4 34 p.	
Pisa	—	—	10 55 p.	3 41 a.	—	4 45 p.	
Firenze	—	—	12 45 a.	7 30 a.	—	7 05 p.	
Livorno	—	—	11 39 p.	5 27 a.	—	5 55 p.	
Roma	—	—	6 40 a.	10 33 a.	—	11 30 p.	
Napoli	—	—	1 36 p.	6 30 p.	—	7 10 a.	
Brindisi	—	—	»	»	—	6 10 p.	
Torino	Par.	—	2 45 p.	7 05 p.	—	8 40 a.	10 04 p.
Alessandria	Arr.	—	4 17 p.	8 55 p.	—	10 15 a.	11 32 p.
Bologna	—	—		2 12 a.	—	2 53 p.	4 03 a.
Ancona	—	—	—	6 52 a.	—	11 10 p.	8 — a.
Brindisi	—	—	—	10 17 p.	—	11 » a.	6 20 p.
Firenze	—	—	—	6 28 a.	—	6 25 p.	Arrivo a Brindisi la domenica
Roma	—	—	—	12 50 p.	—	11 50 p.	
Napoli	Arr.	—	—	6 30 p.	—	7 10 a.	

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

RITORNO

STAZIONI		1a e 2a CLASSE	1a e 2a CLASSE		1a e 2a CLASSE	
Napoli (ora dell'Europa centrale (2)	Par.	7 50 a.	—	—	2 55 p.	
Roma	—	2 30 p.	—	—	11 10 p.	
Firenze	—	9 05 p.	—	—	6 10 a.	
Brindisi	—	6 10 a.	—	—	5 35 p.	
Ancona	—	8 32 p.	—	—	5 35 a.	
Bologna	—	1 35 a.	—	—	10 30 a.	
Alessandria	—	6 38 a.	8 33 a.	10 54 a.	9 15 p.	
Torino	Arr.	8 30 a.	10 13 a.	12 36 p.	10 49 p.	
Brindisi	Par.	—	—		9 45 a.	
Napoli	—	8 20 a.	2 55 p.		11 15 p.	
Roma	—	2 40 p.	8 50 p.	10 17 p.	8 — a.	
Livorno	—	9 40 p.	»	4 10 a.	1 45 p.	
Firenze	—	8 20 p.	»	»	11 40 a.	
Pisa	—	10 32 p.	2 52 a.	4 52 a.	2 28 p.	
San-Remo	—	7 26 p.	»	3 33 a.	11 59 a.	
Genova	—	2 45 a.	6 35 a.	8 52 a.	7 — p.	
Torino	Arr.	7 45 a.	10 13 a.	12 36 p.	10 49 p.	
Milano	Par.	1 50 a.	7 — a.	10 40 a.	8 18 p.	
Novara	—	4 30 a.	8 19 a.	11 40 a.	9 16 p.	
Torino	Arr.	8 25 a.	11 05 a.	1 40 p.	11 10 p.	
Torino	Par.	8 50 a.	—	2 20 p.	11 25 p.	—
Modane (ora franc.)	—	12 21 p.	—	5 48 p.	2 29 a.	—
Chambéry	—	3 42 p.	—	8 39 p.	5 01 a.	—
Aix-les-Bains	—	4 14 p.	—	9 20 p.	5 27 a.	—
Genève	—	3 03 p.	7 23 p.	—	4 14 a.	—
Dijon	—	11 20 p.	2 08 a.	2 23 a.	11 40 a.	1 12 p.
Paris-Lyon (*Buffet*)	Arr.	5 08 a.	6 55 a	7 10 a.	5 43 p.	5 59 p.
Paris-Lyon (*Buffet*)	Par.	7 35 antim.			6 48 p.	
	Arr.	8 37 antim.			7 49 p.	
Paris-Nord (*Buffet*)		(A) 1a, 2a classe	1a 2a cl.	*Déjeun.* 1a 2a cl.	*Pranzo* (**) 1a, 2a, 3	
	Par.	9 — antim.	10 30 a.	11 50 a.	9 — p.	
Amiens (*Buffet*)	Arr.	10 40 antim.	12 06 p.	1 25 p.	10 47 p.	
	Par.	10 45 antim.	12 26 p.	1 30 p.	10 52 p.	
Boulogne-Gare (*Buffet*)	Arr.	12 18 pomer.	2 — p.	»	12 34 a.	
	Par.	12 20 pomer.	2 03 p.	»	12 36 a.	
(ora francese)	Arr.	1 » pomer.	Via Folkestone	3 40 p.	1 20 a.	
Calais-M. (*Buffet*) (ora di Greenwich)	Par.	1 11 pomer.		3 45 p.	1 40 a.	
Douvres	—	3 05 pomer.		5 45 p.	3 45 a.	
Londres Victoria	Arr.	4 50 pomer.		7 30 p.	5 40 a.	
Londres Ch.-Cross	Arr.	4 55 pomer.	6 — p.	7 35 p.	5 40 a.	

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSERVAZIONI. — *Viaggiatori.* — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende viaggiatori di 3a classe da Parigi per Boulogne, Calais e l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori di 3a classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne. (A) Questo treno non prende i viaggiatori di 2a classe che per Calais e l'Inghilterra. (B) Il treno che parte da Parigi-Lione alle 8.50 pom. non prende a Parigi in 2a classe che i viaggiatori a destinazione dell'Italia per il Moncenisio. — *Nota importante.* I treni che partono da Parigi-Nord per Londra alle 9 a. e alle 9 p. e quelli che partono da Londra per Parigi-Nord alle 9 a. e alle 9 p., prendono viaggiatori per Boulogne e Boulogne Tintelleries. — *Vetture dirette da Calais verso P.-L.-M.* Una vettura lits-salon e di 1a classe ed una vettura di 2a classe vanno direttamente da Calais a Milano col treno che parte da Calais alle 3 p. e da Parigi-Lione alle 8.50 p. Una vettura di prima classe lits-salon va direttamente da Calais a Ginevra col treno che parte da Calais alle 1 p. e da Parigi-Lione alle 7.25 p. — *Da P.-L.-M. verso Calais.* Una vettura lits-salon e di prima classe ed una vettura di seconda classe vanno direttamente da Milano a Calais col treno partente da Milano alle 10.40 a. e da Parigi-Nord alle 9 a. Una vettura di prima classe lits-salon va direttamente da Ginevra a Calais col treno che parte da Ginevra alle 7.23 p. e da Parigi-Nord alle 9 a. — ═ Formata per prendere viaggiatori senza lasciarne. — ∽ Formata per lasciare viaggiatori senza prenderne.

Società Nazionale delle OFFICINE di SAVIGLIANO

(*Anonima con sede in Savigliano — Capitale versato L. 2,500,000*)

DIREZIONE in Torino
Via Venti Settembre, N. 40

OFFICINE
in Savigliano ed in Torino

COSTRUZIONI MECCANICHE ED ELETTRICHE.

Materiale mobile e fisso per Ferrovie e per Tramvie.
Ponti in ferro e fondazioni ad aria compressa.
Tettoie.
Ferrovie a dentiera e Funicolari.
Argani, Grues e Montacarichi.

Dinamo di piccola e di grande potenza, sistema Hillairet Huguet.
Trasporti di forza motrice a distanza.
Illuminazione elettrica.
Ferrovie e Tramvie elettriche.
Argani, Grues, Macchine utensili, Pompe centrifughe, ecc., con trasmissione elettrica.

FERROVIE PORTATILI.

Per le FERROVIE PORTATILI dirigersi ai sigg. S. SINIGAGLIA E C. — Torino, via Arcivescovado, n. 1 B.

Lime, Raspe, Acciai, Utensili

MACCHINE-UTENSILI

Fabbriche in RIVOLI ed AVIGLIANA

FRATELLI PASTORI

UFFICI E MAGAZZINI DI DEPOSITO
in TORINO, Via delle Finanze, 13.

Ditta Macchi, Izar e C.

di F.lli MACCHI e PASSONI

MILANO

Via Carlo Farini, N. 27
(*fuori Porta Garibaldi*)

FABBRICAZIONE MECCANICA

Bolloni, Ramponi e Chiodi

per armamento di ferrovie e tramways e per costruzione di scambi e crociamenti, piattaforme, caldaie a vapore, ponti, tettoie, ecc., e specialità in bolloni tipo Ardennes. Impianto speciale per la fabbricazione di macchine utensili come **torni, trapani, limatrici, ecc.**

LIVRET-CHAIX

MM. le Voyageurs peuvent se procurer à la **Librairie Chaix**, 20, rue Bergère, à Paris et dans les gares et les librairies, les Recueils suivants, seules publications officielles des chemins de fer paraissant depuis cinquante ans, avec le concours et sous le contrôle des Compagnies:

L'Indicateur-Chaix (paraissant toutes les semaines)	Fr.	» 75
Livret-Chaix continental 1° vol. réseaux français		1 50
Livret-Chaix continental 2 v. services étrangers		2 »
Livret-Chaix spécial de chaque réseau		» 40
Livret-Chaix spécial des Environs de Paris		» 25
Livret de l'Algérie et de la Tunisie, avec carte		» 50

Libreria Editrice F. CASANOVA
TORINO
Via Accad. delle Scienze, piazza Carignano

Perez (B.). — L'Éducation intellectuelle dès le berceau. — Un volume in-8°, L. **6.**

Gory (G.). — L'immanence de la Raison dans la connaissance sensible. — Un volume in-8°, L. **6.**

Petsche (A.). — Le Bois et ses applications au pavage à Paris, en France et à Étranger. — Un volume in-8° relié, L. **23.**

De Launay (L.). — Les mines d'or du Transwaal. — Un volume in-8°, L. **17.60.**

Schwarz (A.). — Il Cavallo, sua struttura e sue funzioni organiche. Tavola a colori scomponibili, con breve testo e 12 figure, in 4° oblungo, L. **4.**

Barré (L.). — Memento de l'architecte et de l'entrepreneur. - Un vol in-12° relié, L. **12.**

Seguela (R.). — Les Tramways. — Un volume in-16°, L. **3.**

Ansiaux (M.). — Heures de travails et salaires. — Étude sur l'amélioration directe de la condition des ouvriers industriels. — Un volume in-8°, L. **6.**

Moissau et Ouvrard. — Le Nichel. — Un volume in-16°, L. **3.**

Aucamus (E.). — Bois et Métaux. — Un volume in-16° relié-peau, L. **9.50.**

Hospitalier (E.). — Formulaire de l'Électricien. 14.me année, 1896. — Un volume in-16° relié, L. **5.50.**

Dietro richiesta si spedisce il *Catalogo delle Opere d'Ingegneria*, coll'indice generale del *Manuale dell'Ingegnere.*

TORINO, 1896 — Tip. Lit. CAMILLA E BERTOLERO di NATALE BERTOLERO, Via Ospedale, 18.

ANNO XXIX. Sabato, 29 Agosto 1896 NUM. 35.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA . . . . L.	20	11	6
PER L'ESTERO . . . . »	28	15	8

Un numero separato centesimi **50**
» arretrato » **60**

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze. 13 — Torino

FERROVIA BEJRUTH-DAMASCO-HAURAN

La costruzione di una ferrovia tra Bejruth e Damasco, in Siria, fu motivata dall'aumento del commercio di queste due città, che non erano riunite che da una strada carrozzabile di 112 chilometri, esercitata da una Compagnia francese dal 1863, in virtù di una concessione del Governo ottomano.

Bejruth era, a quell'epoca, una città di 25,000 abitanti, e Damasco ne contava al massimo 100,000. Negli ultimi anni le popolazioni di queste città si sono elevate rispettivamente a 120,000 e 200,000 abitanti. I mezzi di trasporti divennero di giorno in giorno più insufficienti, la Compagnia della strada dovette rinunziare alla diligenza; soltanto una ferrovia poteva rispondere ai bisogni di queste due città viventi in un certo modo l'una per l'altra. Essa si assicurò a tale scopo una concessione di ferrovia da Bejruth a Damasco, ed un'altra da Damasco a Mzérit nell'Hauran, in vista dell'esportazione dei cereali di questa regione, poi si costituì nel dicembre 1891 col capitale di 10 milioni di franchi per una durata di 99 anni.

I 250 chilometri intrapresi costituiscono la parte a scartamento ridotto della rete di Siria, di cui la stessa Società ha avuto la concessione (giugno 1893).

Questa rete comprende una grande arteria a scartamento normale che servirà Homs, Hama, Aleppo e Biredjik sull'Eufrate, con molte diramazioni o prolungamenti che la metteranno in comunicazione col mare e colla rete della Turchia d'Europa. Le linee a scartamento normale sono garantite dal Governo; i 250 chilometri Bejruth-Damasco-Hauran, a scartamento ridotto, non lo sono.

L'esecuzione della linea tra Bejruth e Damasco presentava delle serie difficoltà. Due catene di montagne parallele alla costa, il Libano e l'Anti-Libano, si presentavano attraverso la direzione generale del tracciato, con altitudini rispettive, nei punti più bassi, di 1470 e 1400 metri.

La traversata dell'Anti-Libano si disegnava assai bene, ma quella del Libano esigeva uno studio approfondito.

Un primo progetto di questa parte fu redatto nel 1889. Le condizioni comportavano uno scartamento di 1 metro, dei raggi di curva di 150 e delle pendenze del 20 0|00.

Ne risultò uno sviluppo considerevole, malgrado un tunnel di 4000 metri, progettato a 1200 metri d'altezza.

La traversata del Libano raggiungeva così 100 chilometri circa. La linea era sovraccarica di opere d'arte, sempre sui fianchi della montagna e perciò esposte alle frane. Il percorso totale da Bejruth a Damasco sarebbe stato di 190 chilometri, ed il costo dei lavori non avrebbe permesso la rimunerazione del capitale impiegato.

In presenza di queste difficoltà, gli ingegneri della Compagnia proposero l'adozione della cremagliera per superare le forti pendenze del Libano. Uno nuovo studio del tracciato fu fatto nel 1891. Rimaneggiato nel 1892, esso portò un'economia considerevole sul percorso (43 chilometri) e nel costo totale (10 milioni circa).

E' il sistema Abt a cremagliera ad aderenze combinate che fu adottato. L'esecuzione della linea fu conferita alla *Società di Costruzione dei Batignolles*. Cominciata alla fine del 1892, essa fu terminata ed aperta all'esercizio il 3 agosto 1895, cioè dopo una durata di lavori di due anni e mezzo circa.

Il prolungamento da Damasco verso l'Hauran era stato costrutto da una Società belga ed aperto all'esercizio un anno prima. Questa sezione non offre nulla di notevole dal punto di vista tecnico. La regione traversata è essenzialmente piana, ed il tracciato presenta nella sua direzione generale nord-sud una linea retta quasi continua.

La linea attuale tra Bejruth e Damasco ha un percorso di 147 chilometri, di cui 56 nel Libano e 91 nell'Anti-Libano.

Il tracciato raggiunge il colle del Libano al km. 37.000, la pianura di Bekâa al chilometro 56, le falde dell'Anti-Libano al chilometro 65, la cima di questa catena al chilometro 88.500 e ridiscende verso Damasco che raggiunge al chilometro 147.

Le pendenze massime sono fissate per le sezioni a cremagliera a mm. 70 per metro nel senso Bejruth-Damasco (traffico di importazione) ed a mm. 60 nel senso inverso (traffico di esportazione). Per le sezioni ad aderenza esse sono di mm. 25 per metro; esse raggiungono mm. 30 eccezionalmente, ma con raggi superiori al *minimum* adottato. Nella traversata del Libano, tanto in cremagliera che ad aderenza, il raggio di 120 metri è il solo impiegato.

L'applicazione del tracciato sul terreno non ha sofferto; per contro la posa del binario si è trovata molto semplificata. Il raggio di 100 metri è adottato come *minimum* sul resto della linea.

Opere d'arte. — Fra le opere speciali, in numero di 24, conviene citare: il viadotto a 4 archi sull'Ouadi Zerzer, in curva di 120 metri, il viadotto di 4 archi sul Nahr Diellala, il viadotto di 3 archi di Khan Mrad, pure in curva di 120 m., come parecchi ponti metallici da 10 a 20 metri di apertura.

Inoltre vi sono sulla linea 4 tunnels della lunghezza di m. 728.40.

Stazioni. — La ripartizione delle stazioni è stata fatta secondo l'importanza dei paesi toccati.

A Beirut, Maallaka e Damasco che sono città rispettivamente di 120,000, 25,000 e 200,000 abitanti furono fatti degli impianti speciali per le merci e per i viaggiatori.

Fra queste tre stazioni, vi sono 21 stazioni o fermate intermediarie. La distanza media tra le 24 stazioni della linea è di chilom. 6,391.

Le officine per le grosse riparazioni sono state stabilite a Damasco in vista principalmente delle macchine in circolazione sulla sezione dell'Anti-Libano e dell'Hauran.

La stazione di Maallaka è stata stabilita per rispondere ai bisogni del sistema adottato di esercizio a treni accoppiati, con incrociamento e cambiamento di macchine in questo punto. Le locomotive a cremagliere infatti non percorrono che la sezione Beirut-Maallaka.

Materiale rotabile. — L'armatura del materiale rotabile della linea Beirut-Damasco-Hauran comprendeva alla sua apertura all'esercizio:

7 locomotive a cremagliera
5 » a aderenza
8 » Hauran
110 vagoni (aperti e chiusi)
5 furgoni
20 vetture a viaggiatori.

Fin dalle prime settimane dell'esercizio questo materiale fu giudicato insufficiente. Furono ordinate nuovamente:

3 locomotive e 80 vagoni (chiusi ed aperti).

Macchine a cremagliera. — Queste macchine, secondo il quaderno d'oneri dovevano poter rimorchiare alla velocità di 9 chilom. all'ora un treno di 80 tonnellate sulla pendenza massima del 70 m|m, od un treno di 100 tonnellate alla stessa velocità sulle pendenze del 60 m|m.

Queste macchine sono munite come tutto il materiale rotabile di un freno a vuoto automatico e moderabile, il « Vacuum Brake ». Esse hanno inoltre il freno a contro-vapore nei cilindri ad aderenza, come pure nei cilindri a cremagliera, un freno a frizione sulle ruote dentate ed un freno a vite sulle ruote d'aderenza.

Le prove di trazione di queste macchine hanno dato piena soddisfazione. Esse rimorchiarono i carichi prescritti alla velocità di 12 chilometri sulle più forti pendenze a cremaglie ed a 18 chilom. sulle pendenze del 25 0|00.

Esercizio. — L'esercizio della linea Beirut-Damasco inaugurato il 3 agosto 1895 si è effettuato finora con 2 treni merci e un treno viaggiatori in ciascun senso.

Fin dalle prime settimane si riconobbe che il materiale era insufficiente e che una parte notevole del traffico veniva, perciò, abbandonata.

Da una parte infatti le statistiche al 31 dicembre ultimo fanno ammontare per i 5 mesi d'esercizio scorsi, una media di 17,526 viaggiatori e di 5104 tonnellate per mese, equivalente ad un trasporto annuale di 210,000 viaggiatori e di 61,250 tonnellate di merci. E d'altra parte, le bestie da soma continuano a circolare sull'antica strada, effettuando, a prezzi vilissimi, un traffico che rappresenta ancora la metà di quello che le era stato abbandonato dai trasporti della Compagnia della strada di Damasco. Questa concorrenza è del resto destinata a sparire presto in seguito alle tariffe applicate dalle ferrovie e mercè la lunghezza del percorso che annulla i vantaggi offerti nel paese dai trasporti a dorso di mulo sulle piccole distanze.

Non ci dilungheremo sull'esercizio di questa linea. Essa è ancora di data troppo recente per fornire dei documenti definitivi suscettibili di interessare gli studiosi in materia.

(Da un articolo dell'ing. M. Blanche, ingegnere del servizio tecnico centrale della ferrovia Beirut-Damasco-Hauran).

FERROVIA DEL GOTTARDO

Ventiquattresimo Rapporto della Direzione e del Consiglio di Amministrazione sull'esercizio 1895, all'Assemblea generale degli Azionisti, 27 giugno 1896

(Traduzione del *Monitore*).

(*Continuazione, vedi, N. 27, 28, 30, 32*).

3. — Secondo binario delle sezioni Fluelen-Erstfeld e Biasca-Bellinzona.

Elaborando il progetto dettagliato per la *Fluelen-Erstfeld* si riconobbe che i cambiamenti sopravvenuti nell'utilizzazione dei binari richiedevano alla stazione di Altdorf una maggior estensione di binari e di banchine di carico.

In seguito all'aumento sempre crescente dei trasporti di cereali sulla nostra Rete, si è sentito il bisogno di nuovi depositi, oltre quelli che già possiede Brunnen. Desiosi di far fronte a tutte le esigenze, non soltanto noi abbiamo ceduto tutti i nostri fabbricati disponibili durante il periodo di grande affluenza, come quelli di Erstfeld e di Bellinzona, ma abbiamo affittato altri locali in diversi edifizi appartenenti a terzi, e situati in prossimità della linea. Inoltre si costruirono tettoie provvisorie a Fluelen, Sisikon e Bellinzona. Malgrado tutte queste misure preventive, si dovette certe volte immagazzinare temporariamente i cereali in vagoni.

La disseminazione di questi magazzini e la manutenzione nelle stazioni non munite di binari sufficienti, cagionano un notevole aumento di spese per amministrazione e mano d'opera. D'altra parte, ci è sembrato poco prudente, sotto diversi punti di vista, di dare una nuova estensione ai depositi di Brunnen, a causa della concentrazione, sopra un medesimo punto, di merci di valore così considerevole.

Questa circostanza ci indusse ad ordinare la costruzione, alla stazione di Altdorf, di magazzini di una capacità approssimativa di 1000 carichi completi. In conformità di questa risoluzione, i lavori della piattaforma dei magazzini dei binari e dell'ampliamento della stazione sono stati combinati coll'esecuzione del secondo binario.

Gli acquisti sulla base di contratti all'amichevole comportano 70 lotti di una superficie di 61,039 mq., che costarono fr. 64,644.70; dieci altri casi di espropriazione sono stati deferiti alla Commissione federale di estimo, le cui decisioni ci sono bensì pervenute nel dicembre 1895, ma non poterono ricevere esecuzione.

Verso la fine d'agosto ottenemmo il permesso di cominciare i lavori sulla sezione intera, ed il progetto generale essendo stato nello stesso mese approvato dall'Autorità di sorveglianza, noi procedemmo senza ritardo all'aggiudicazione dell'infrastruttura.

Per l'esecuzione del secondo binario *Biasca-Bellinzona*, acquistammo all'amichevole 8 lotti di una superficie di mq. 4565, del valore di fr. 4702, ed un lotto di mq. 360 al prezzo di fr. 36, in virtù di una decisione della Commissione federale d'estimo; un caso di espropriazione concernente due lotti, situati nel Comune di Biasca, è ancora pendente davanti al Tribunale federale.

I lavori in Val d'Osogna sono stati dappertutto principiati nella primavera 1895, ad eccezione dell'allargamento del ponte della Moësa, già incominciato l'anno scorso, e sono stati spinti con una tale attività che il nuovo binario è stato aperto al servizio regolare:

Fra Osogna e Claro, il 1° settembre;
» Claro e Castione, il 7 novembre;
» Castione e Bellinzona, l'8 dicembre.

D'altra parte, la circolazione è stata successivamente sospesa a queste tre date sull'antico binario, allo scopo di poterlo consolidare con un maggior numero di traverse. In pari tempo si fecero lavori di ristauro a molti ponti.

La messa in opera dei lavori del tronco Biasca-Osogna è stata ritardata dalle seguenti circostanze:

Verso la fine del 1894, un progetto di estensione della stazione di Biasca, nella direzione del nord, era stato elaborato ed approvato in massima; la sua esecuzione comporta il movimento di una massa considerevole di terra, che può essere impiegata utilmente all'allargamento del *ramblai* della linea a semplice binario al sud della stazione; tuttavia questo volume non era subito disponibile, poichè bisogna prima acquistare, in vista dell'estensione della stazione, una quantità di piccoli lotti e parecchie case, la cui espropriazione non poteva farsi all'amichevole.

Quantunque la consegna dei piani sia stata effettuata in gennaio, la Commissione federale d'estimo non procedette all'ispezione locale che nei primi giorni di maggio e le sue decisioni non ci pervennero che verso la metà di ottobre; queste ultime furono acettate per 129 lotti di una superficie di mq. 22,157 per i quali noi pagammo a titolo di indennità la somma di fr. 37,011; per contro tre casi di espropriazione comprendente 26 lotti hanno fatto da parte nostra oggetto di un ricorso al Tribunale Federale che non ci ha ancora comunicato i giudizi rispettivi.

Un'altra decisione della Commissione federale d'estimo relativa a tre lotti ha ricevuto forza di legge, ma non è esecutoria che nel 1896.

4. — Diramazione Lucerna-Immensee e Zoug-Goldau.

Nei nostri rapporti di gestione noi abbiamo esposto le ragioni per cui i termini fissati nel 1890 dall'Assemblea federale per l'inizio ed il compimento dell'esecuzione delle linee d'accesso della Lucerna-Immensee e Zoug-Goldau non erano stati osservati.

Durante il corso dei negoziati straordinariamente laboriosi sull'accettazione dei progetti definitivi, il Consiglio federale ci ha più volte invitati a formulare le nostre proposte circa la fissazione dei termini per la costruzione; con nostro gran rincrescimento, dovemmo rispondere che diverse questioni essenziali erano ancora pendenti, che parecchie parti importanti del progetto non erano state ancora approvate, che perciò noi non eravamo in caso di indicare nè l'epoca alla quale i lavori potrebbero cominciare, nè la data del loro compimento, visto che, in mancanza di un programma definitivo, era impossibile mettere in opera certi lavori considerevoli.

Non è che alla fine di novembre 1894 che lo stato d'avanzamento dei lavori ci permise di far sapere alle autorità federali che quantunque fosse ancora impossibile di determinare con certezza il momento in cui il programma dell'ampliamento della stazione di Arth-Goldau come pure dell'esecuzione del tronco contiguo nella direzione di Zoug sarebbe compilato in modo definitivo, la procedura d'espropriazione era energicamente condotta sul tronco più importante della linea Zoug-Goldau, che i lavori di infrastruttura per la circonvallazione di Lucerna, come pure quelli della biforcazione di Immensee, erano già cominciati, che grazie ai termini di compimento convenuti, questa linea potrebbe essere aperta all'esercizio il 1° giugno 1897, ma che non sarebbe possibile terminare prima quella di Zoug-Goldau, opponendovisi diversi ostacoli.

Il 26 febbraio il Consiglio federale decise di prolungare i termini di compimento e di apertura all'esercizio:

a) per la linea Zoug-Walchwil-Goldau, fino al 1° Ottobre 1896;

b) per la linea Lucerna-Kussnacht-Immensee, fino al 1° giugno 1897.

Noi ignoriamo i motivi che hanno indotto il Consiglio federale a consentire, contrariamente alla nostra proposta affatto oggettiva e ben motivata, per il compimento della linea Zoug-Goldau ancora vergine di ogni lavoro, una dilazione di 19 mesi nominalmente, ma di più di 17 in realtà, mentre che nel 1890 l'Assemblea federale aveva accordato tra il principio dei lavori di sterro e l'apertura all'esercizio un intervallo di 33 mesi e fissato per le due linee la medesima data d'inaugurazione.

Il Consiglio di Stato del Cantone di Zoug colse quest'occasione per lagnarsi col Dipartimento delle ferrovie che noi tiriamo le cose in lungo e ritardiamo di proposito i lavori, nello stesso tempo pure per reclamare da noi direttamente la comunicazione dei nostri contratti cogli imprenditori del tunnel di Zoug, domanda che noi siamo stati obbligati di rispondere come non fondata ed ingiustificata.

Così le espropriazioni e conseguentemente la messa in opera dei lavori della linea Zoug-Goldau hanno subito tali ritardi, contro nostra volontà, le prestazioni compiute finora sono fuori di ogni proporzione col termine abbreviato, che non si potrebbe sognare di osservare il termine di compimento fissato per questa linea, termine che bisognerà prolungare.

Sulla linea Lucerna-Immensee le espropriazioni continuarono, ma non fu possibile terminarle prima della chiusura dell'esercizio.

Gli acquisti del 1895 furono 41 lotti di una superficie di mq. 218,224 che costarono fr. 471,133.

I preavvisi della Commissione d'istruzione del Tribunale federale relativi a tre altri casi d'espropriazione nel Comune di Lucerna e ad un quarto nel Comune di Mezzen, sono stati accettati, ma noi non abbiamo versato il prezzo di compera che nel 1896.

Alla chiusura dell'esercizio restavano in totale 13 casi da liquidare; per uno di essi mancava ancora il giudizio del Tribunale federale, mentre che per i 12 altri la Commissione d'istruzione non ha ancora formulato i preavvisi.

I lavori d'infrastruttura cominciati nel 1894 progredirono senza interruzione e l'esecuzione del resto ha fatto oggetto di nuovi contratti con diverse imprese.

La tabella seguente indica lo stato dei lavori nei tunnels e gallerie al fine del 1895:

Tunnel		Lunghezza secondo il progetto	Gallerie di direzione	Escavazione completa	Muratura di rivest'm.
d'Allenwinden	m.	795 5	417	400	340
del Wesemlin	»	1269	671	570	513
del Schiltennenne	»	150	54	40	—
di Seebourg	»	102	21	10	—
di Lœrchenbuhl	»	482	241	96	90
di Schwarzenbach	»	120	120	120	120
		2918,5			

Le giornate degli operai raggiunsero nel 1895 la cifra di 258,672; il numero medio degli operai è stato di 728 per 355 giorni utili di lavoro; la media mensile è salita da 273 in gennaio a 1132 in settembre; alla fine di dicembre era di 802.

Il Rapporto qui si dilunga in particolari amministrativi e tecnici della costruzione, di poco interesse, riguardanti specialmente le vertenze per le espropriazioni ed i contratti stipulati coi diversi imprenditori dei lavori. Per brevità ommettiamo questa parte passando all'altro capitolo.

II. — Esercizio.

1\. — *Servizio dei viaggiatori e dei bagagli.* — Nel nostro ultimo rapporto di gestione noi abbiamo detto che la questione relativa al *prolungamento del termine della validità dei biglietti dl andata e ritorno* era ancora pendente alla fine dell'esercizio 1894. Dopo di allora la questione è stata risolta con un decreto del Consiglio federale in seguito ad una conferenza organizzata dal Dipartimento delle ferrovie e nella quale le Compagnie avevano esposte le loro vedute. Ecco il tenore di questo decreto:

1\. La durata della validità dei biglietti di andata e ritorno è prolungata dappertutto di un giorno;

2\. Al paragrafo 9 che concerne questa validità è aggiunto l'alinea 6 seguente:

« I biglietti di ritorno ed i biglietti circolari non sono valevoli al ritorno o per continuare il viaggio, che per le persone che se ne sono servite per mettersi in viaggio.

« È interdetto di comperare o di vendere biglietti di ritorno e biglietti circolari aventi già in parte servito. In particolare quelli che fanno commercio regolare di questi biglietti e quelli che servono di intermediari a questo commercio cadono sotto le disposizioni penali della legge federale sulla polizia delle ferrovie, del 18 febbraio 1878 (articoli 6 a 10), a meno che non siano passibili di leggi penali ».

Questa decisione è entrata in vigore simultaneamente col II supplemeuto al regolamento di trasporto del 1° gennaio 1896.

Il termine della validità dei biglietti di andata e ritorno è ora fissato così:

per distanze fino a 100 chilometri: 3 giorni
» da 101 a 200 » 4 »
» » 201 a 300 » 5 »
» » 301 oltre » 6 »

Per l'*Esposizione nazionale svizzera* di Ginevra, le Amministrazioni componenti l'Associazione delle Ferrovie Svizzere hanno accordato facilitazioni di trasporti notevoli, che enumeriamo in succinto:

Gli espositori ed il loro personale incaricato ricevono, dal 1° febbraio al 30 aprile e dal 15 ottobre alla fine dicembre ed a certe condizioni garantenti le Amministrazioni contro ogni abuso, dei biglietti di semplice corsa per Ginevra valevoli per l'andata ed il ritorno nel termine di 10 giorni.

I visitatori dell'Esposizione che viaggiano isolatamente riceveranno a loro scelta o dei biglietti ordinari di andata e ritorno, o dei biglietti circolari per Ginevra, colla validità doppia del solito, oppure dei biglietti speciali di andata e ritorno a destinazione di Ginevra, colle riduzioni seguenti sui prezzi raddoppiati della semplice corsa:

	II classe	III classe
per distanze fino a 60 chilometri	30 0[0	35 0[0
» da 61 a 100 »	35 »	40 »
» » 101 a 200 »	37.5 »	45 »
» » più di 200 »	40 »	50 »

Questi biglietti speciali, ai quali è attaccato un *coupons* d'entrata all'Esposizione, hanno una durata:

per distanze fino a 100 chilometri: 3 giorni
» da 101 a 200 » 4 »
» da 201 a 300 » 5 »
» più di 300 » 6 »

Agli operai di fabbriche appartenenti ad un solo e medesimo stabilimento ed effettuanti il viaggio a Ginevra insieme nell'andata e nel ritorno, nel numero di 16 almeno, sotto la scorta del capo-fabbrica o di un gerente, saranno staccati tutti i giorni della settimana ad eccezione della domenica, dei biglietti di Società al prezzo della tariffa per le scuole superiore e della durata dei biglietti speciali summenzionati.

Durante l'esercizio, si introdussero 9 tariffe e 18 supplementi di tariffe.

Ci pervennero 462 reclami di cui 99 sono stati respinti; d'altra parte dovemmo effettuare 346 rimborsi per la somma di fr. 6,813.03 ; 17 reclami pendenti alla fine 1895 sono stati riportati all'esercizio seguente.

LE NUOVE TARIFFE DANESI

Il Parlamento Danese ha votato recentemente una legge che introduce delle riduzioni di prezzo molto sensibili nelle tariffe di trasporto, tanto per le merci come per i viaggiatori. Crediamo interessante riprodurre gli schiarimenti dati a questo riguardo nella *Zeitung des Vereins* dal signor Rimestad, capo dell'Ufficio delle ferrovie danesi dello Stato.

1. *Tariffe per viaggiatori in terza classe.* — Le ferrovie danesi dello Stato trasportano annualmente circa 12 milioni di viaggiatori, di cui 10,500,000, cioè circa il 90 per cento, in terza classe.

La portata della riforma pelle tariffe relative a questa classe è dunque delle più interessanti, tanto per il pubblico, quanto per le ferrovie, che traggono, se non il 90 per cento, almeno il 70 0[0 dei suoi prodotti di questa classe.

I biglietti di andata e ritorno sono soppressi, ma il prezzo del biglietto semplice è notevolmente ridotto. Così, per distanze da 3 a 30 chilometri, il prezzo del biglietto semplice è ridotto di

fr. 0.06 in 2 casi
» 0.12 » 10 »
» 0.10 » 4 »
» 0.24 » 6 »
» 0.30 » 5 »
» 0.36 » 1 »

dimodochè il prezzo di andata e ritorno resta ciò che era per 10 casi, diminuisce pure di fr. 0.06 in 5 casi ed aumenta soltanto di fr. 0.06 in 11 casi e di fr. 0.12 in 2 casi. Un viaggio da Copenaghen a Ringkjabing, sulla costa Ovest del Jutland, che costa attualmente fr. 25.90, non costerà più che fr. 13.88.

2. *Tariffe di seconda e terza classe.* — La situazione è simile, ma l'aumento del prezzo dell'andata e ritorno è un po' più accentuato per le corte distanze, perchè la base di fr. 0.05 per chilometro, proposta dal Governo, è stata conservata, mentre che per la terza classe la tariffa chilometrica è stata ridotta dal Folkthing da fr. 0.032 a fr. 0.030. Ma, d'altra parte, la riduzione per i lunghi percorsi è più marcata per la seconda classe che per la terza, perchè il rapporto tra i prezzi dei biglietti di seconda e terza classe è di 2 a 1. Per l'esempio citato, da Copenaghen a Ringkjabing, la riduzione è di circa il 50 0[0 per la terza classe e di circa il 60 0[0 per la seconda classe. È chiaro che se questa differenza può condurre il pubblico ad utilizzare di preferenza i vagoni di seconda classe per i lunghi percorsi, accontentandosi della terza classe per i brevi viaggi, l'amministrazione non avrà che a lodarsi della riforma.

La prima classe è poco frequentata. Essa non comporta che 50,000 viaggiatori locali e 20,000 viaggiatori in transito. Essa è tanto svantaggiosa per la ferrovia che un aumento delle tariffe è affatto naturale; questo aumento non è, del resto, più considerevole che per la seconda classe, e vi è ancora una economia seria per i viaggi a lunga distanza, e ciò non solo per il viaggio semplice, ma anche per il viaggio di andata e ritorno. Per esempio, un viaggio da Friederikshaven a Copenaghen e ritorno, che costa oggidì fr. 91.24 con biglietto valevole 14 giorni, non costerà più, col nuovo sistema dei biglietti semplici, che fr. 42.56.

Non vi sono, del resto, prezzi speciali per i diretti, come si pratica in Germania.

3. *Merci.* — Le tariffe per le merci sono egualmente ridotte di circa il 25 0[0 per 30 delle principali merci, purchè esse sieno trasportate a vagoni completi od a partite di più di 250 chilogrammi. I carboni, la torba, il legno da ardere, la pietra da costruzione, il fieno, le paglia, godono una riduzione analoga, come il bestiame, quest'ultimo specialmente per i trasporti a breve distanza.

Il servizio dei pacchi postali è esteso ai colli fino a 25 chilogrammi in luogo di 15 chilogr.

La responsabilità della ferrovia per le merci perdute od avariate è regolata e molto estesa; infine delle tariffe ridotte sono istituite per il ritorno dei recipienti vuoti.

4. *Conseguenze finanziarie.* — Il rischio risultante dalla riforma può essere valutato da 1 1[2 a 2 milioni di franchi. Lo Stato danese non ha, d'altronde, avuto da pentirsi delle riduzioni già consentite anni sono. Nel 1888-89 i prodotti delle merci erano di fr. 1396 per chilometro di linea; nel 1893-94 essi furono di fr. 1626, cioè un aumento di circa il 18 0[0.

I prodotti per viaggiatori aumentarono parimenti, quantunque in una misura meno larga (dal 6 al 7 0[0).

Vi è a sperare, aggiunge il signor Rimestad, che la riduzione delle tariffe per i grandi percorsi favorirà lo sviluppo di un traffico rimuneratore.

L'esempio dell'Ungheria è incoraggiante a questo riguardo, perchè in 6 anni questo paese ha visto i suoi prodotti viaggiatori passare da 28 a 47 milioni di franchi, e che il 60 0|0 di questo aumento è dovuto ai viaggi a lungo percorso, pei quali le tariffe erano state notevolmente ridotte.

L'Austria dà la prova contraria. Si era tentato di ricondurre a tasse straordinariamente ridotte per le brevi distanze e di aumentare invece i lunghi percorsi. Dopo 4 anni bisognò rinunciare a queste idee e aumentare le tariffe a corta distanza del 40 0|0 nel tempo stesso che si introduceva una scala decrescente per i lunghi percorsi.

L'ORA DELL'EUROPA CENTRALE

Riceviamo dall'egregio ing. G. Rocca la seguente che volentieri pubblichiamo:

Lettera aperta all'on. Ditta Fratelli Pozzo, proprietari-editori dell'« Indicatore Ufficiale delle Strade Ferrate », Torino.

Mi perdoni codesta onorevole Ditta se mi valgo della stampa per rivolgerle una domanda in merito all'*Indicatore Ufficiale*, ma è questione che interessa il pubblico, e come tale è bene che venga portata a sua conoscenza:

Perchè nelle pagine dell' Indicatore Ufficiale *destinate ai servizi internazionali si adopera la vecchia divisione delle ore in antimeridiane e pomeridiane?*

Ecco la domanda alla quale io non fui capace di trovare soddisfacente risposta.

Mi si osserverà forse che ciò avviene per il solo percorso estero, mentre per quello italiano si adopera la numerazione delle 24 ore, ed il pubblico ne è avvertito con l'annotazione stampata a piè di pagina: *Nelle stazioni italiane l'ora è conteggiata da 0 a 24, secondo il Regio Decreto 10 agosto 1893.* Se fossi veneto esclamerei: *Peso el tacon del buso*, perchè l'uso promiscuo delle due numerazioni in una stessa pagina, e per il medesimo viaggio, non può che generare la massima delle confusioni.

Giudichi codesta onorevole Ditta se il leggere a pagina 68 dell'edizione *bleu*, per la linea Torino-Parigi, arrivo a Modane ore 17.45, partenza 5.48 p., e nel senso inverso arrivo a Modane 1.40 p., partenza 15.8; e nella edizione gialla a pag. 42, per il viaggio Milano-Lucerna, arrivo a Chiasso 20.25, partenza 8.43:, giudichi se tutto ciò non pare fatto apposta per indurre il viaggiatore in qualche equivoco. Aggiungo che l'impiego della vecchia divisione delle ore si fa con tutti gl'inconvenienti che ne sono i corollari ed in ispecie con la diversità dei segni adoperati per distinguere le ore. E così in una pagina si impiegano i segni a. e p., in un'altra due punti : i quali poi non servono più a distinguere le ore antimeridiane dalle pomeridiane, ma sibbene le diurne dalle notturne.

Di modo che, nelle poche pagine destinate ai servizi internazionali, troviamo una medesima ora indicata in tre modi diversi e, ad esempio, le 5 del mattino con: 5, 5a., 5: e le 5 del pomeriggio con: 17, 5p., 5, e così le ore 5 del percorso italiano non coincidono con le 5 del percorso estero, ma ne sono discoste 12 ore. Un vecchio adagio dice, è vero: *In varietate pulchritudo*, ma in questo caso ed in buon italiano io dirò che varietà vuol dire confusione.

Mi son detto: è forse per non tradurre le ore degli orari originali tedeschi, svizzeri e francesi nella numerazione delle 24 ore, che si conservano colla vecchia dicitura. Ma ho respinto questa idea perchè son certo che codesta onorevole Ditta, per rendere più chiaro e più perfetto il suo *Indicatore Ufficiale*, non rifuggirebbe dal piccolo lavoro della traduzione delle ore.

Perchè mai allora? Forse perchè valicando il confine il viaggiatore trovandosi in terra francese, svizzera od austriaca, dove la numerazione delle 24 ore non è adoperata, perde ad un tratto la percezione delle ore scritte col nuovo sistema ed ha bisogno dell'a. o del p. o dei due punti : per raccapezzarsi ?

Neppure questa ragione è soddisfacente, come ben vede, ed arrivo quindi alla conclusione che ragioni non ve ne sono, non potendo esserne una quella di voler generare delle confusioni in chi consulta l'*Indicatore Ufficiale.*

Mi parrebbe quindi opportuno che nell'orario si adoperasse sempre ed ovunque la numerazione delle 24 ore, imitando in ciò il *Livret Chaix*, il quale, per il percorso italiano, si serve della medesima dicitura adoperato per le ore francesi.

Sono persuaso che codesta onorevole Ditta mi perdonerà il suggerimento, essendo esso destinato a portare un miglioramento all'*Indicatore Ufficiale*, il quale già tanti pregi possiede.

Con la più distinta stima

Suo devotissimo

Ing. GIUSEPPE ROCCA.

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

Per l'unità tecnica delle Ferrovie.

Siamo informati che il Consiglio Federale Svizzero, basandosi sulla comunicazione ricevuta dagli Stati interessati nell'accordo concluso sulla unità tecnica delle ferrovie, in conformità alle disposizioni del paragrafo I, art. 1 del protocollo finale (maggio 1886), ha fatto rivedere e completare lo stato a tutto il 1895 dello scartamento *maximum* degli assi delle vetture e dei vagoni ammessi alla circolazione sulle Strade Ferrate nel traffico internazionale e ne ha fatto oggetto di apposita pubblicazione a stampa che ha comunicato agli Stati interessati.

><

Spedizioni di merci dalla Russia per l'Italia.

Sappiamo che, in seguito ad accordi intervenuti fra il nostro Ministero delle Poste e Telegrafi e quello del Commercio a Vienna, è stato stabilito, che le spedizioni di merci dalla Russia per l'Italia, specificate col titolo di *envois des messageries*, siano accompagnate da due esemplari di dichiarazione di dogana, uno dei quali verrà, come è di consuetudine, ritenuto dalla dogana italiana, e l'altro dovrà essere unito agli altri documenti che accompagnano ogni singola spedizione.

Tale procedimento permetterà, che nel caso di rispedizioni in Russia delle merci di cui si tratta, queste abbiano a corredo, insieme agli altri documenti, anche una dichiarazione in dogana originale, cosa che prima non poteva praticarsi, inquantochè le merci stesse essendo allora provviste di una sola dichiarazione in dogana, tale documento veniva ritirato dalla dogana italiana, e, in caso di rispedizione, era mestieri che le Amministrazioni ferroviarie del Mediterraneo e dell'Adriatico accompagnassero dette merci con dichiarazioni in dogana supplementarie. Ora, siccome questi ultimi documenti suscitavano difficoltà per parte della dogana Russa, la quale esigeva, riguardo alle rispedizioni, la dichiarazione originale, così a togliere ogni inconveniente è stato adottato il provvedimento di cui si tratta, al quale ha dato il proprio assentimento anche l'Amministrazione delle Gabelle.

><

Ferrovia Palermo-Catania.

(Ricambio del materiale d'armamento).

La Direzione Generale per le Strade Ferrate della Sicilia ha presentato alla superiore approvazione la proposta per il ricambio con materiale del primo tipo complementare di ml. 21,045 di armamento in acciaio, con rotaie da m. 6.30 del tipo Calabro-Siculo, esistenti sul tronco Leonforte-Villarosa, lungo la ferrovia da *Palermo* a *Catania*. La spesa occorrente per l'esecuzione del ricambio è preventivata in L. 158,529.59, ed il valore del materiale metallico all'uopo occorrente è preventivato in lire 381,276.54. Le quantità di detto materiale sono le seguenti:

Tonnellate 1,234.400 di rotaie da m. 9;
» 96.552 di rotaie da m. 8.94;
» 102.916 di ganasce speciali a controgiunto;
» 14.127 di chiavarde da mm. 25;
» 95.440 di piastre d'appoggio;
» 35.364 di arpioni ordinari;
» 8.646 di arpioni d'arresto.

><

Per la ferrovia Sub-Appennina
in continuazione della Sant'Arcangelo-Fabriano.

Ci informano da Teramo che il Presidente di quella Deputazione provinciale ha interessato S. E. il Ministro dei Lavori Pubblici a disporre che siano accolti i voti espressi dal Consiglio provinciale nella sua seduta dell'11 settembre 1893, allo scopo di ottenere che venga affrettato il compimento degli studi della ferrovia Sub-Appennina, in continuazione di quella Sant'Arcangelo-Urbino-Fabriano fino all'innesto della ferrovia da Castellamare a Popoli, e sia quindi proposta al Parlamento la relativa costruzione, da aver luogo non appena lo permettano le finanze dello Stato.

><

Ferrovie dell'Adriatico.

(Giornate di lavoro nelle linee in costruzione).

Diamo il riassunto delle giornate di operai impiegate nei lavori delle diverse linee state concesse alle Società delle Strade Ferrate Meridionali, esercente le Rete Adriatica, dal principio delle opere fino a tutto il mese di giugno 1896.

Il numero delle giornate è di 14,681,721 ripartite nel modo seguente:

1. Linea	Lecco-Colico	N.	2,029,611
2. »	Rocchetta-Melfi-Potenza .	»	3,562,038
3. »	Rocchetta M.-Gioia . .	»	2,783,005
4. »	Solmona-Isernia	»	5,435,785
5. »	Barletta-Spinazzola . . .	»	871,282
	Totale	N.	14,681,721

Il numero degli operai impiegati a tutto il 1895 essendo di . . . . N. 13,860,184
si ha il numero degli operai impiegati al
1° semestre 1896 . . . . » 821.537
corrispondente ad una media giornaliera di N. 4514 operai.

(Gare aggiudicate).

Il giorno 17 del corrente mese in Ancona, presso la Direzione dei lavori per le Strade Ferrate Meridionali, ebbe luogo la gara a licitazione privata per l'appalto dei lavori relativi all'ampliamento della stazione di Ferrara, lungo la ferrovia da Bologna a Padova. Alla gara vennero invitate 17 Ditte ed hanno presentato offerta in numero di 12. È rimasta aggiudicataria provvisoria la Ditta Cordara Ugo di Bologna, col ribasso del 28 0[0 sui prezzi di tariffa.

(Progetti, preventivi, ecc.
presentati all'approvazione governativa).

La Direzione Generale delle Strade Ferrate Meridionali ha presentato all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici:

1. Il preventivo della spesa di L. 800, occorrente per provvedere alla costruzione di un pozzo di acqua potabile in servizio della casa cantoniera al chilom. 31.973 da Bologna, della linea *Bologna-Piacenza;*

2. La proposta per la sistemazione dei ponti a travate metalliche sui torrenti Tresa e Rio Maggiore e sui fossi Dogana e Cesto, lungo la linea *Chiusi-Terontola-Firenze;* e per il rafforzamento e la sistemazione parziali delle travate metalliche in opera al ponte sull'Arno, nella linea stessa. La spesa occorrente per l'esecuzione dei lavori contemplati nella presente proposta ammonta a L. 120,650. Alla costruzione delle opere si propone di provvedere mediante due distinti appalti, in base a licitazione privata, fra Imprese favorevolmente note all'Amministrazione ferroviaria. Il primo di detti appalti comprenderà i lavori di terra ed in muratura, ed il secondo la fornitura e posa in opera di due nuove travate metalliche, ed il rafforzamento e la sistemazione delle altre travate da conservarsi in opera. L'approvazione della proposta in questione dovrebbe valere anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità;

3. La proposta per l'impianto di due tratti di binario e di due piattaforme in servizio del magazzino delle privative sulla diramazione al *Porto di Ancona*. La spesa all'uopo preventivata, che dovrà far carico al Ministero delle Finanze, ammonta a L. 18,000. All'esecuzione delle opere considerate in progetto si provvederà in economia;

4. La proposta dei lavori occorrenti per il prolungamento dei marciapiedi nella stazione di Porto Recanati, lungo la linea da *Bologna ad Otranto*. La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 1570;

5. La proposta per la sistemazione, con pile e volti in muratura pel semplice binario, del ponte attualmente a travata metallica, pure a semplice binario, in due luci di m. 9.96 ciascuna, sul fosso Rosso, al km. 178.948.07 da Bologna, della linea *Bologna-Otranto*. La spesa preventivata per le opere ascende a L. 7310, ed alla loro esecuzione si provvederà parte mediante licitazione privata e parte in economia.

><

Ferrovie del Mediterraneo.

(Progetti, preventivi, ecc.,
presentati all'approvazione governativa).

L'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici:

1. Il progetto per la costruzione di un fabbricato in muratura per lampisteria sullo scalo di S. Benigno, in sostituzione di quello in legname formato da due garette grandi da guardiano accoppiate (*Porto di Genova*). La spesa all'uopo preventivata ascende a L. 3150;

2. La proposta per l'impianto di un passaggio a livello, della luce di m. 6, con garetta da guardiano in muratura al chilom. 2.180.75 della linea *Napoli-Porto*, in corrispondenza del sito dove sorgerà il bacino di carenaggio, tra le stazioni di Napoli-Centrale e di Napoli-Porta di Massa;

3. Il progetto per il completamento delle chiusure,

la sistemazione degli scoli di acqua ed il ristabilimento delle comunicazioni stradali intorno alla stazione di Roccasecca, lungo la ferrovia da *Roccasecca ad Avezzano*. La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 11,800, ed all'esecuzione delle opere si provvederà in parte mediante piccoli cottimi ed in parte in economia. L'approvazione del progetto dovrebbe valere anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le espropriazioni;

4. La proposta dei lavori di riparazione dei danni prodotti dall'incendio del 25 luglio 1896 al tetto, ai soffitti ed alle pareti delle sale reali e degli uffici di uso comune fra le due Società Mediterranea ed Adriatica, al pianterreno del fabbricato viaggiatori nella stazione di *Roma-Termini*, con annesso preventivo di spesa di L. 7900;

5. Un nuovo preventivo della spesa di L. 1600, occorrente per il consolidamento del sottovia obliquo a travata in ferro, in via Garibaldi, presso la stazione di Sampierdarena, alla progressiva 0.452.75 della linea *Sampierdarena-Confine francese.*

(*Gita di piacere a Ginevra*).

Per una gita di piacere che avrà luogo il 5 settembre p. v. con treno speciale in partenza da Torino alle ore 21.55 ed in arrivo a Ginevra alle 7.15 del successivo giorno 6, saranno distribuiti da Torino speciali biglietti di andata-ritorno per Ginevra, valevoli per il ritorno a tutto il 12 settembre, coi seguenti prezzi ridotti:

Seconda classe L. 24.30, terza classe L. 15.85 (oltre il bollo).

(*Biglietti di andata e ritorno*).

Per la circostanza della festa della Natività di M. V. i biglietti di andata e ritorno distribuiti dalla Rete Mediterranea nei giorni 5, 6, 7 ed 8 settembre p. v., tanto in servizio interno, quanto in servizio cumulativo colle ferrovie, tramvie e Società di Navigazione lacuali in corrispondenza, saranno validi per il ritorno a tutto il mercoledì giorno 9.

><

Biglietti a prezzo ridotto tra Torino e Settimo.

L'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo, in vista dell'esito soddisfacente ottenuto nel periodo di esperimento dei biglietti di 2ª e 3ª classe a prezzo ridotto fra le stazioni di Torino e di Settimo, ha disposto che l'esperimento medesimo venga prorogato.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato, in sue recenti adunanze, ha dato parere sui seguenti affari concernenti il servizio delle Strade Ferrate:

1. Sulla questione dell'applicabilità della multa contrattuale a carico dell'Impresa Sanchelli per ritardata esecuzione dei lavori di adattamento dei locali per uso del personale, nella stazione di Benevento;

2. Su di una proposta di modificazione al contratto di appalto, stipulato colla Società Cooperativa terraiuoli di Parma, per l'esecuzione dei lavori di consolidamento della sponda sinistra del Taro, presso la galleria di Maccagnana, sulla linea da Parma a Spezia;

3. Su di una proposta di transazione, concordata dall'Amministrazione governativa cogli eredi del defunto appaltatore Saldarini, a definizione delle questioni sôrte pei lavori di costruzione del tronco della ferrovia Aulla-Lucca, compresa fra Lucca e Ponte a Moriano;

4. Su di uno schema di transazione concordato colla Impresa Ciufici, a definizione delle questioni sôrte in dipendenza dei lavori di ampliamento del servizio merci a piccola velocità nella stazione di Lucera, lungo la strada ferrata da Foggia a Lucera;

5. Su di un progetto, compilato dall'Amministrazione dell'Adriatica, relativo alla esecuzione di opere di difesa contro il fiume Pescara, presso la stazione d'Alanno. — Il Consiglio ha ritenuto che il progetto, il quale considera una spesa di L. 30.000, che eventualmente potrebbe essere portata a L. 40,000, possa essere approvato anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le espropriazioni, assegnando il termine di un anno pel compimento dei lavori, alla cui esecuzione si propone di provvedere mediante trattativa privata con una Ditta di fiducia;

6. Su di un progetto, sottoposto alla superiore approvazione della Direzione Generale delle Strade Ferrate della Sicilia, relativo ai lavori necessari al consolidamento della trincea d'approccio verso Santa Caterina, della galleria di Caltanissetta, lungo la ferrovia da Santa Caterina a Canicattì. — Il Consiglio ha opinato che il progetto, pella cui esecuzione è preventivata la spesa di L. 4,050, possa essere approvato anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le espropriazioni, e che all'esecuzione delle opere si possa provvedere mediante licitazione privata fra le Ditte benevise all'Amministrazione;

7. Su di un progetto della Direzione Generale delle Strade Ferrate della Sicilia riguardante la esecuzione di lavori di consolidamento del rilevato detto della Madonnetta, nel tratto da Racalmuto a Castrofilippo, della linea Bicocca-Caldare. Il Consiglio ha manifestato l'avviso che, con le modificazioni e le aggiunte proposte dal Capo Circolo e dal Comitato Superiore delle Strade Ferrate, il progetto in questione possa essere approvato anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità, assegnando il termine di due anni per la esecuzione delle opere. La spesa preventivata per i lavori, ai quali si provvederà mediante appalto a trattativa privata, ammonta complessivamente a L. 70,300.

><

Tariffe ferroviarie italiane.

Siamo informati che, in seguito a premure del R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate, l'Amministrazione ferroviaria del Mediterraneo prenderà le necessarie intelligenze con quelle delle Ferrovie dell'Adriatico e della Sicilia per formulare d'accordo una regolare proposta di modificazioni all'art. 9 dell'allegato 4 alle tariffe e condizioni pei trasporti, nel senso di affermare il diritto, da parte dei portatori di biglietti di andata e ritorno, di effettuare il viaggio di ritorno da una qualunque stazione intermedia della percorrenza indicata dal biglietto, abbia o non abbia avuto termine alla stazione stessa la corsa di andata.

—

Il Ministero del Tesoro, d'accordo con quello delle Finanze, ha ammesso la rinnovazione per un altr'anno della concessione fatta alla Ditta Fratelli Pesenti per i suoi trasporti di calce, cemento, carta da imballaggio, ecc.

—

Il Ministero del Tesoro, d'accordo con quello delle Finanze, ha dato, per la parte che lo riguarda, la sua approvazione:

1. Alla proposta di concessione, a favore della Ditta Giovanni Benini di Bergamo, per facilitazione di prezzi nei trasporti di cereali e di farine, dietro vincolo nella Ditta stessa di un determinato traffico minimo annuale;

2. Alla concessione chiesta dalla Ditta Forni, Hoffmann, Ferrini e Paolotti, del prezzo speciale di L. 0.408 per tonnellata e chilometro, più il diritto fisso normale pei trasporti di 3000 tonnellate di mattoni, da eseguirsi nel periodo di un anno dalla stazione di Ponte S. Giovanni a quella di Magione;

3. Alla rinnovazione per un altro anno, a datare dal 16 settembre p. v., ed alle stesse condizioni, della concessione di cui fruisce la Ditta Borsini di Prato per i suoi trasporti di oleina dalla stazione di Prato a quella di Napoli;

4. Alla proposta di concessione speciale a favore della Ditta Fratelli Pagni di Cecina, pei trasporti di mattoni da Cecina a Portovecchio, con impegno nella stessa Ditta di un determinato traffico minimo annuale;

5. Alla rinnovazione per un altro anno, e cioè fino a tutto giugno 1897, della concessione fatta alla Ditta Colabucci per i trasporti di calce da Segni Paliano a Roma, colle modificazioni concordate fra l'Amministrazione ferroviaria e la Ditta interessata;

6. Alla rinnovazione per un altr'anno, ed alle medesime condizioni del passato esercizio, della concessione per i trasporti di prodotti asfaltici, fatta alla Società Neuchâtel Asphalte Company, Limited;

7. Alla rinnovazione pura e semplice accordata per un altr'anno alla Ditta Luigi Roggetti e Comp. di Milano, della concessione di cui finora fruiva per i suoi trasporti di fichi secchi e carubbe;

8. Alla concessione proposta a favore della Ditta Stucchy pel trasporto di vagoni vuoti e carichi, mediante imbarcazioni su puntoni armati di rotaie, fra la stazione di Venezia ed il Mulino a cilindri di proprietà della Ditta predetta, situato alla Giudecca.

—

L'Adriatica ha presentato all'approvazione governativa una proposta concordata colla Mediterranea per l'aggiunta alla tariffa eccezionale n. 1002, piccola velocità, di una nuova condizione (M) riflettente l'applicazione, in via di rimborso, del prezzo speciale di L. 0.1020 per chilometro e vagone ai trasporti di recipienti vuoti di quegli speditori che in un anno abbiano trasportato almeno 2000 tonnellate di vino comune, mosto ed uva pigiata, in base alla detta tariffa eccezionale.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia della Valsugana. — Il 25 corrente a Venezia ebbe luogo una privata seduta per la ferrovia della Valsugana. Intervennero vari sindaci dei Comuni interessati, il sindaco e il presidente della Camera di Commercio di Venezia e due deputati provinciali. Si deliberò di resistere agli argomenti addotti giorni sono dal ministro Prinetti (vedi numero precedente), e di occuparsi attivamente, assieme a tutti gli enti interessati, per assicurare la riuscita del progetto di vitale importanza per il commercio veneziano. Sperasi che la riunione possa portare effetti benefici.

Ferrovia Bistagno-Cortemilia. — Il Consiglio comunale di Cortemilia deliberava di concorrere per un quarto della spesa che sarà posta a carico dei Comuni nella progettata costruzione di una ferrovia per Bistagno, a condizione che il concorso, per ora, non debba superare le L. 200,000.

I membri della Commissione municipale furono nominati a rappresentare definitivamente questo Comune nell'adunanza di quelli volenterosi che interverranno all'apposita seduta indetta a Cortemilia pel giorno 30 corrente agosto, come già annunciammo nel n. 32 di quest'anno.

Ferrovia Bologna-Firenze. — Le pioggie continue e dirotte dei giorni scorsi cagionarono una straordinaria piena nel fiume Reno che con la sua impetuosa corrente interruppe la strada ferrata in tre località tra Porretta e Pioppe di Salvaro, sulla linea Pistoia-Bologna.

Al ponte delle Casette presso il km. 83 da Firenze, le acque dopo tracimato e rotto un argine traversante sulla golena sinistra, si avviarono precipitose lungo il rilevato stradale a monte, ed investirono la casa cantoniera al chilometro 83.498 e quivi passando sopra il binario ne corrosero il terrapieno alto circa 4 metri per una lunghezza di 40 metri.

Fu subito posto mano alla ricostruzione del rilevato ed il guasto fu riparato.

Al km. 87 tra Riola e Vergato, ove la piena del 1° ottobre 1893 asportò due arcate del ponte di Lissano, venne allora costruito a monte un ponte provvisorio in legname pel transito dei convogli e per rendere libero il lavoro di ricostruzione del ponte in muratura.

La piena del 22 corrente scalzò ed asportò una stilata del detto ponte in legname, interrompendovi così il transito dei convogli.

Mentre fu disposto per la costruzione di una passarella per effettuarvi il trasbordo dei viaggiatori, venne altresì posto mano alla ricostruzione della stilata e si ritiene che fra pochi giorni i treni potranno nuovamente passare sul ponte provvisorio, finchè dureranno i lavori di ricostruzione di quello definitivo.

Al km. 99 presso la stazione di Pioppe di Salvaro, la corrente del Reno investendo e superando il muro di sponda destra produsse una corrosione del rilevato stradale dietro alla spalla destra del ponte; ma tale guasto venne tosto riparato, per modo che i treni poterono ripassarvi al mezzogiorno del 23 corrente.

Stazione ferroviaria marittima di Venezia. — La Commissione pei lavori di questa stazione si adunò ieri al Ministero dei Lavori Pubblici, presieduta da Prinetti. Vi intervennero il sotto-segretario De Martino, l'ispettore generale, Meana, l'ispettore superiore Ottolenghi, il Capo del Gabinetto del Ministro comm. Borgnini, il rappresentante dell'Adriatica a Roma, Benedetti, e vari ingegneri dell'Adriatica. Si è deciso in massima di procedere ai lavori, riservando alla seduta d'oggi di stabilire le modalità.

Ferrovie del Mediterraneo. — *Prodotti dal 1° luglio al 20 agosto 1896.* — Nella decade dall'11 al 20 agosto 1896 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate del Mediterraneo (Rete principale e Rete secondaria) ascesero a L. 3,664,613.84, con un aumento di lire 64,437.96 sulla corrispondente decade del 1895.

L'insieme dei prodotti dal 1° luglio al 20 agosto 1896 si ragguaglia a L. 17,742,506.59 presentando un aumento di L. 2,970.79 sul periodo corrispondente dell'esercizio precedente.

Ferrovia della Valcamonica. — Il comune di Breno e quello di Losine hanno votato all'unanimità il contributo chiesto per la costruzione della ferrovia della Valcamonica.

Tramvie elettriche a Milano. — Col principio dell'anno nuovo va in vigore il contratto stipulato dal Municipio di Milano colla « Società generale italiana di elettricità, sistema Edison » per l'esercizio delle tramvie di quella città. Mentre la Società Edison provvede ai necessari lavori pel trasporto della forza motrice da Paderno a Milano, a tutto il macchinario ed alle vetture, il Municipio ha incaricato l'ing. Minorini dell'Ufficio tecnico per la sistemazione dei binari, la quale spetta interamente al Comune. I lavori cominceranno certamente nel prossimo mese.

Un'importante officina di Savona sta preparando per ora un terzo delle rotaie necessarie, cioè 1950 quintali. Le nuove rotaie sono simili a quelle già in uso per la tramvia di porta Sempione, salvo alcune piccole modificazioni.

Le linee sulle quali incominceranno prima i lavori, sono

quelle di porta Tenaglia, porta Venezia e della stazione centrale. In piazza del Duomo i binari saranno disposti su un grande quadrilatero rialzato attorno al monumento di V. E.

La linea di circonvallazione farà quasi tutto lo stesso percorso dell'attuale. Solo che, giunta a porta Volta, invece di proseguire per la strada di circonvallazione per la porta Tenaglia a porta Sempione, prenderà per la via Paolo Sarpi, via Londonio al corso Sempione, riprendendo l'attuale binario in via M. Pagano. A porta Principe Umberto, invece che proseguire diritto, girerà attorno al prato, portandosi così all'altezza della stazione centrale e passandovi davanti.

Fuori delle porte le linee saranno alquanto prolungate: a Porta Venezia fino al Rondò di Loreto; a porta Garibaldi fino alla Fontana; a porta Genova fino alla via Valenza; a porta Ticinese fino alla Conchetta. Oltre poi alle linee ora esistenti, si stabiliranno anche quelle di porta Monforte fino al piazzale Concordia, di porta Vigentina e di porta Ludovica. Alla stazione centrale avremo la tramvia che conduce per via Manzoni al centro; quella che unisce le tre stazioni: centrale, Nord e di porta Genova, ed infine anche quella di circonvallazione, dimodochè il viaggiatore in arrivo potrà recarsi colla tramvia in qualunque punto della città.

Per il principio dell'anno venturo, però, non potranno essere pronte che alcune linee, probabilmente quelle di porta Tenaglia, della stazione centrale, per via Manzoni, e quella di Porta Venezia.

Lo sviluppo chilometrico di tutte le linee, compresa la circonvallazione, sarà di chilometri 58,345. La tratta più lunga sarà quella di porta Garibaldi, di chilometri 4,025; la più breve, quella di porta Ludovica, di soli km. 1,700.

È da notarsi infine che, a seconda di quanto è stato recentemente approvato dal Consiglio comunale, per la circolazione dei veicoli e dei pedoni, i nuovi binari saranno posti in modo che i carrozzoni terranno sempre la sinistra.

Tramvia elettrica Voghera-Varzi. — A Voghera si è riunito il Comitato di possidenti e industriali per prendere le ultime disposizioni per la derivazione di acqua del torrente Staffora ad uso di forza motrice da tradursi in energia elettrica secondo il progetto degli ingegneri Losio ed Oliva. La forza che se ne ritrarrebbe sarebbe di 360 cavalli effettivi, che potrebbero usufruirsi per illuminazione, per motori in sostituzione del vapore e per una tramvia elettrica fino a Varzi.

Tale tramvia è caldamente reclamata da quel Comune a cui fa capo tutto l'appennino Bobbiese.

Il Comitato raccolse la somma occorrente per i depositi e sta provvedendo ai capitali necessari ammontanti a lire 400,000, compreso il costo del macchinario e le condutture fino a Voghera.

Tramvia Divieto-Barcellona. — La Società della tramvia a vapore Divieto-Barcellona ha chiesto al Consiglio provinciale di Messina lo scioglimento del contratto per l'esercizio del tronco Divieto-Barcellona, in vista dei gravi oneri e della nessuna utilità di quella linea.

Su proposta del consigliere Fulci, il Consiglio nominò una Commissione di 5 membri, affinchè studi e riferisca intorno alla grave domanda della Società tramviaria messinese.

Un nuovo valico alpino. — Riferiamo dalla *Gazzetta del Popolo* per solo dovere di cronisti e colle debite riserve la seguente notizia:

« Siamo informati che il vice presidente della Camera di Commercio ed Arti di Torino ricevette comunicazione verbale di un progetto di costruzione di un nuovo valico alpino tra la Svizzera e l'Italia per il Gran San Bernardo, adatto al traffico internazionale con facile sbocco diretto su Torino.

Fornirebbe i fondi necessari un gruppo di capitalisti inglesi.

I proponenti non richiederebbero alcun sussidio nè governativo, nè provinciale o comunale: chiederebbero solo l'appoggio morale della Provincia, del Comune e della Camera di Commercio di Torino.

Il vice-presidente della Camera di Commercio dava le più formali assicurazioni del suo interessamento per la proposta, riservandosi di sottoporla al giudizio della Camera appena gli fossero forniti i dati necessari. Tale proposta sarebbe stata fatta anche alla Provincia ed al Comune di Torino ».

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie Svizzere. — *Tramvia elettrica da Zermatt al Gornegrat.* — Si è costituita una Società per la costruzione di una tramvia elettrica da Zermatt al Gornegrat, cioè a m. 3136 sul livello del mare. La linea sarà lunga metri 9000, con pendenza media del 15 0[0 e massima del 20 0[0. L'energia elettrica verrà prodotta da una stazione idraulica utilizzante l'acqua della Findelen. Si prevede una spesa di fr. 2,500,000.

Ferrovia Montenegrina. — In questi giorni circolava sui giornali la notizia che un consorzio di capitalisti italiani si sarebbe costituito allo scopo di costruire una ferrovia da Antivari a Cettigne.

Ecco la verità in proposito. Anzitutto non si tratta di una ferrovia da Antivari a Cettigne, di costruzione difficilissima e costosa pel terreno calcare e montuoso. Di più, dopo costruita, nessuno potrebbe dare garanzia degli utili, poichè gli introiti sarebbero molto limitati.

L'idea d'una ferrovia da costruirsi da italiani, per cui il principe Nicola ha sempre avuta larga simpatia, è vecchia, e la si trova in una corrispondenza da Cettigne alla *Nazione* dell'ottobre 1877.

Il principe calcolava che, ottenuto il litorale di Antivari-Dulcigno, quei porti avrebbero presto attirato i commerci dell'Italia, e così si sarebbe potuto costruire una ferrovia che costeggiasse sino alla foce della Bojana, donde avrebbe toccato Scutari e, girando il lago di questo nome, si sarebbe congiunta alla rete di Mitrovizza, che allaccia tutte le vie ferrate della penisola balcanica.

L'Italia avrebbe avuto così aperto uno sbocco alle sue industrie, e il Montenegro e l'Albania avrebbero fruito direttamente dei benefici di questa linea, inizio di una nuova èra pel bacino di Scutari e per la regione montenegrina e albanese.

La Turchia, dopo chiuse nel 1881 le sue vertenze col Montenegro, si mostrò disposta a lasciare libero il passaggio della Bojana, che è il canale che unisce il lago di Scutari all'Adriatico. Il lago è destinato, quando i piroscafi traverseranno la Bojana e la vaporiera percorrerà quei paesi, a diventare un gran porto, maggiore di quello di Biserta.

Ben inteso, esso apparterrebbe al Montenegro, salvo la riva di Scutari, e l'attività italiana non servirà che a vantaggio dei due popoli, che su quelle acque si stringono la mano.

Questa l'idea fondamentale. Un progetto di Società erasi cominciato ad attuare a Torino, col nome del banchiere Geisser, se non erriamo, nel 1883, e parecchi deputati italiani caldeggiavano tale idea; ma poi, saputosi ciò a Vienna, tante e tali furono le difficoltà dirette ed indirette create dal Governo austriaco, che, dopo poco tempo, non si parlò più di iniziative italiane sulla sponda montenegrina.

Ferrovie Francesi. — *Linea da Toul a Pont-Saint Vincent.* — La settimana scorsa è stata inaugurata la nuova stazione e la linea strategica da Toul a Pont-Saint Vincent ove si trova un nuovo forte di sbarramento.

Intervennero all'inaugurazione funzionari del Governo, il rappresentante del Ministero della Guerra e parecchi generali.

La linea è stata aperta all'esercizio il giorno dopo l'inaugurazione.

Ferrovie Giapponesi. — Il *Foreign Office* ha pubblicato recentemente un rapporto sulle ferrovie del Giappone molto interessante.

Questo rapporto mostra che al 1° maggio 1895 la lunghezza totale delle ferrovie aperte al pubblico era di 2118 miglia, di cui 580 appartenenti al Governo e 1538 ad imprese private; inoltre vi erano a questa data 1072 miglia da costruire e circa 1000 miglia in corso di studio.

Il signor Lowter, autore del rapporto, richiama l'attenzione dei suoi compatrioti sulla necessità che vi ha, per i costruttori di ferrovie, di prendere tutte le misure possibili per far valere i loro interessi al Giappone, poichè, dice, dal momento che le ferrovie giapponesi sono state costruite secondo gli studi di ingegneri stranieri, e specialmente inglesi, è naturale che i materiali per l'esercizio vengano da Case inglesi.

Ma la tendenza del Governo giapponese è di liberarsi di ogni ingerenza straniera e non sarà lontano il tempo in cui tutte le linee giapponesi saranno costrutte ed esercitate senza il sussidio degli stranieri.

Ferrovie e tramvie in Persia. — Ecco i bilanci comparati dei tre ultimi esercizi al 31 dicembre, delle ferrovie e tramvie in Persia:

Attivo.

		1895	1894	1893
Immobilizzato: 1° impianto .	fr.	5,018,812	5,013,194	3,432,920
» materiale. .	»	1,089,691	1,081,528	1,064,763
Spese da ammortizzare . .	»	277,148	278,720	284,655
Accettazioni Poliakoff . . .	»	890,000	700,000	—
Realizzabile	»	194,759	230,645	152,442
Disponibile	»	339,026	315,749	785,979
Conto d'ordine	»	97,500	85,000	85,000
Perdite	»	393,334	2[illegible]9,226	143,619
Totale . .	fr.	8,300,270	7,914,062	5,949,378

Passivo.

		1895	1894	1893
Verso la Società: capitale .	fr.	3,500,000	3,500,000	2,000,000
Id.: riserva ed ammortamenti	»	20,988	19,371	17,658
Obbligazioni	»	1,968,000	1,960,200	1,641,600
Creditori	»	1,823,782	1,649,491	2,205,120
Accettazioni Poliakoff . .	»	890,000	700,000	—
Conto d'ordine	»	97,500	85,000	85,000
Totale . .	fr.	8,300,270	7,914.062	5,949,378

Ferrovie dell'America Centrale. — *Ferrovia fra S.-José di Costarica e il Pacifico.* — Il Governo di Costarica, incoraggiato dai risultati favorevoli della ferrovia che riunisce il Porto di Limon a S.-José, ha deciso di aprire una nuova ferrovia tra la capitale ed il Pacifico, allo scopo di favorire i terreni fertili della costa ovest, ed in pari tempo di dotare il paese di una linea interoceanica.

La lunghezza di questa ferrovia sarebbe da 80 a 90 chilometri circa. Degli ingegneri studiano attualmente il tracciato, che presenterebbe poche difficoltà naturali da vincere, e già parecchie Compagnie ne avrebbero sollecitata la costruzione. I lavori sarebbero cominciati verso la fine dell'anno e rapidamente eseguiti.

Ferrovie Russe. – Si ha da Pietroburgo che il Ministro delle vie e comunicazioni è testè partito per la Siberia, dove ispezionerà i lavori di costruzione della grande ferrovia transiberiana, si rechera da Vladovostook al Giappone, dove soggiornerà per qualche tempo.

Di là il Ministro si recherà a San Francisco, a New-York, a Londra e a Parigi e ritornerà in Russia alla fine di ottobre.

Il Comitato dei ministri sta esaminando un progetto per la costruzione di un'altra ferrovia nell'Asia Centrale.

Ferrovie degli Stati Uniti. — *Tramvie di Chicago.* — Da una recente statistica pubblicata dal *Railway News* non v'erano nel 1886, a Chicago, che quattro Compagnie di tramvie con un capitale totale di fr. 57,185,000 ed esercitanti in totale 144 chilometri. Attualmente ve ne sono 29, rappresentanti un capitale di fr. 936,040,000 ed esercitanti nell'interno della città 547 km. di tramvie.

Tre delle quattro Compagnie citate più sopra non impiegavano che la trazione animale, l'altra si serviva tanto della trazione a cavalli quanto di quella elettrica. Oggidì la trazione animale è quasi intieramente sparita. I diversi sistemi di trazione si ripartiscono così:

Tramvie a trazione elettrica . . .	360	km.
» » funicolare . . .	67	»
» » animale	29	»
Ferrovie aeree elettriche	24	»
» » a vapore	18	»

Le nuove linee in costruzione, tutte a trazione elettrica, porteranno prossimamente la lunghezza della rete a 640 km.

Tramvie Algerine. — Si è formata una Società anonima detta: « Società dei Tramways algerini ». Durata 60 anni; fondi sociali, 1,600,000 franchi con 3200 azioni di 500 franchi ciascuna.

Notizie Diverse

Movimento nell'alto personale dei Lavori Pubblici. — Il comm. Susinno, ispettore del Genio civile, è collocato a riposo. Il comm. Nardini, direttore della Ragioneria al Ministero dei Lavori Pubblici, è collocato a riposo. Il comm. Manganella è nominato direttore generale delle opere idrauliche. Il comm. Formichi è nominato direttore generale dei ponti e delle strade. Il capo-divisione Braggio è promosso alla prima classe.

Porto di Venezia. — Nel bilancio dei Lavori Pubblici sono iscritti 4 milioni per i lavori del porto di Venezia. Finora si spesero 200 mila lire.

Secondo un recente progetto, verrebbero fatti lavori per oltre due milioni. La pratica trovasi al Consiglio di Stato. Se ne attende solo l'approvazione.

Gli studenti del Politecnico di Milano a Vienna. — Telegrafano da Vienna al *Corriere*:

« La *Presse* saluta con lusinghiere parole il senatore Brioschi che insieme a sei professori del Politecnico di Milano accompagna oltre cinquanta studenti nel viaggio d'istruzione in Austria. La loro prima sosta fu Leoben, dove visitarono le ferriere della Società alpina; poscia andarono a Kapfenberg a visitare l'acciaieria dei fratelli Boehler, che accolsero splendidamente gli ospiti, dando loro un banchetto d'onore. Il Municipio di Vienna delegò due ingegneri perchè mostrino loro minutamente i lavori idraulici della città. Parte della comitiva si recò oggi a Liesing a vedere le fabbriche di glicerina e di sapone. Rimarranno qui fino all'arrivo dello Czar; quindi andranno all'Esposizione del millennio a Budapest dove li raggiungerà l'exministro Colombo ».

Cattedre di tecnologia e meccanica. — È prorogato al 30 settembre prossimo il concorso per due posti di professore di tecnologia e di meccanica nella scuola professionale di Foggia, cui sono annessi rispettivamente gli stipendi di 4000 e 3000 lire.

Il concorso è per esami e per titoli.

La nomina avrà luogo per i primi due anni in via provvisoria: per ottenere la nomina definitiva, i candidati prescelti dovranno nei due anni fare buona prova nell'ufficio a cui furono preposti.

Le domande, in carte da bollo da L. 1.20, devono essere inviate al Ministero d'Agricoltura, Industria e Commercio (Divisione Industria e Commercio) entro il settembre prossimo, corredate dai documenti che comprovino gli studi fatti dai concorrenti, l'abilitazione all'insegnamento al quale aspirano, gli uffici tenuti in altre scuole, le pubblicazioni (in triplice copia), la fede di nascita, il certificato di cittadinanza italiana, quello di buona condotta e finalmente l'attestato medico di costituzione fisica sana ed adatta all'insegnamento.

La questione dei grandi vagoni agli Stati Uniti. — Le Compagnie ferroviarie americane mostrano

da qualche anno una tendenza ad aumentare le dimensioni e la capacità dei loro vagoni-merci. Fino verso il 1876 la capacità-tipo era di 9000 chilogrammi, ma da quell'anno è aumentata gradatamente di 4500 chilogr., ed oggi i vagoni di 30 tonn. non sono rari; certi vagoni speciali possono trasportare perfino da 36 a 45 tonn. di merci, anzi ne esiste uno della capacità di 68 tonn.

La questione di sapere fino a qual punto può essere portata economicamente una tale estensione di dimensioni dei vagoni, è delle più interessanti tanto dal punto di vista del commercio che da quello della costruzione. Essa forma appunto soggetto da parte *New-York Railroad Club* d'un rapporto particolareggiato che troviamo analizzato nella *Railroad Gazete.*

Il motivo principale che ha spinto le Compagnie a costruire vagoni di grande capacità non sarebbe unicamente il desiderio di mettere a disposizione dei trasportatori vagoni che facilitino il trasporto di grandi volumi di merci leggere. L'uso di vagoni di grande capacità si è esteso anche al trasporto di materie pesanti, e la ragione principale che ha guidato le Compagnie, è l'economia che ne risulta in loro vantaggio dal trasporto del medesimo volume di merci con un numero minore di vagoni. Le spese di manutenzione sono meno elevate ed il peso morto viene a trovarsi ridotto. È così che il rapporto del carico pagante al peso totale risulta nelle cifre seguenti per le capacità successive di: 9,000 chil. . . 46.38 0|0
18,000 » . . 62.50 0|0
27,000 » . . 68.41 0|0
36,000 » . . 68.96 0|0

Si scorge d'altronde che da 9,000 a 18,000 lo scarto è superiore al 16 0|0 in favore dei vagoni di maggiori dimensioni, tanto che questo stesso scarto cade a 1|2 0|0 quando si paragonano i due vagoni di grande capacità.

Il limite sembra adunque raggiunto fino a che qualche cambiamento radicale nei metodi di costruzione permetta di accrescerlo ancora. Tuttavia si può tener conto della facilità maggiore di manovra d'un treno più corto; per contro v'è probabilità che i vagoni piccoli sieno utilizzati in modo più completo che i grandi.

Quanto riguarda le dimensioni-limite da darsi ai vagoni, il Comitato di studio ha giudicato che di fronte alle condizioni del traffico che tendono a fondere le diverse linee in una rete unica, si avrebbe interesse a costruire vagoni che possano passare su tutte le ferrovie chiamate a prendere parte al grande traffico generale. Il vagone di 18 tonn. è raccomandato per il traffico fra le Compagnie, lasciando l'uso dei vagoni di maggiori dimensioni a quelle linee che possono avere interesse a servirsene ed eliminando i vagoni più piccoli dal traffico fra le Compagnie.

Le prove del treno di Corte russo alla frontiera austro-russa. — Il giorno 24 del corrente mese è stata fatta la corsa di prova del treno di Corte russo nel tratto Grunizza-Coerberg (confine austro-russo). Parteciparono alla prova 35 impiegati tecnici russi.

Da parte austriaca presenziarono il sostituto direttore della *Nord Bahn* e altri funzionari; in complesso un centinaio di persone.

Il treno di corte è composto di undici carrozzoni tirati da due locomotive. Il peso del treno è di 400 tonnellate.

Impiego della sansa come combustibile sulle ferrovie. — Ai diversi usi cui serve la sansa, residuo delle olive da cui è estratto l'olio, va ora aggiunto quello di riscaldare le locomotive.

La Società generale del Sahel Tunisino ha fabbricato delle mattonelle di sansa, che sembra possano rendere grandi servigi all'industria ferroviaria.

Si sono recentemente eseguite, infatti, delle prove sulla ferrovia Sousse-Enfidaville (Algeria) dalla Società della Battignolly, e n'è risultato che le nuove mattonelle possono sostituire efficacemente e con qualche vantaggio quelle ora in uso di carbon fossile.

In queste prove si percorse la distanza di 105 chilometri, di cui la metà con un carico totale, oltre la locomotiva, di tonn. 134, e l'altra con un carico, sempre non compresa la locomotiva, di 16 tonnellate.

Il consumo delle mattonelle fu di kg. 1305, mentre in condizioni identiche si sarebbero consumati kg. 1348 di carbone.

Nessuno degli inconvenienti che alcuni prevedevano si sono verificati; la pressione è rimasta costantemente a 4 kg. e la combustione, essendo completa nel focolare, sviluppa poco fumo e nessuna scintilla, che potrebbe produrre degli incendi quando le biade sono mature. Ed è questa combustione completa che spiega l'effetto calorico ottenuto uguale a quello del carbone, malgrado il maggior potere calorifico di questo.

E' questo un nuovo campo vastissimo che s'apre al commercio italiano, nessun paese essendo così ricco di oliveti come il nostro, e siamo certi che nelle nostre regioni oleifere non mancherà l'iniziativa di arditi industriali per far valere questo nuovo trovato, che potrà essere fonte di prosperità e di ricchezza per l'Italia.

Commercio italo-francese. — La Camera di Commercio italiana in Parigi notifica che, durante i primi sette mesi del 1896, la Francia importò merci italiane pel valore di fr. 76,754,000, ed esportò merci francesi in Italia pel valore di fr. 64,729,000.

Dal confronto coi primi sette mesi del 1895 risulta una maggiore importazione di merci italiane in Francia per fr. 14,461,000 ed una minore esportazione di merci francesi in Italia per fr. 4,169,000 (commercio speciale).

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Segniamo con un asterisco * le notizie di cui diamo maggiori ragguagli nelle Informazioni Particolari, ove sono pubblicate eziandio le *Deliberazioni del Consiglio di Stato* e le *Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.*

1. — Progetti e preventivi di spese presentati per l'approvazione al R. Ispettorato Generale.

Rete Adriatica. — L. 120,650 * proposta per sistemazione e rafforzamento di diversi ponti sulla linea Chiusi-Terontola-Firenze;

L. 18,000 * proposta impianto binario e due piattaforme sulla diramazione al porto di Ancona;

L. 7310 * proposta di sistemazione d'un ponte sul fosso Rosso, sulla linea Bologna-Otranto;

L. 1570 * proposta per prolungamento marciapiedi in stazione di Porto Recanati, linea Bologna-Otranto;

L. 800 * preventivo per costruzione d'un pozzo ad una casa casa cantoniera sulla linea Bologna Piacenza.

Rete Mediterranea. — L. 11,800 * progetto di lavori diversi alla stazione di Roccasecca, linea Roccasecca-Avezzano;

L. 7900 * proposta di lavori di riparazione al fabbricato viaggiatori della stazione di Roma-Termini;

L. 3150 * progetto per lavori diversi nello scalo di S. Benigno nel Porto di Genova;

L. 1600 * preventivo per consolidamento d'un sottovia presso Sampierdarena, linea Sampierdarena-Confine francese;

Proposta * per impianto d'un passaggio a livello sulla linea Napoli-Porto.

Rete Sicula. — L. 158,529.59 * proposta di lavori per ricambio di armamento in acciaio, sul tronco Leonforte-Villarosa, linea Palermo-Catania, oltre a L. 381,276.54 valore del materiale metallico.

3. — Gare aggiudicate provvisoriamente.

Rete Adriatica. — Alla Ditta Cardara Ugo, di Bologna, l'appalto * dei lavori per l'ampliamento della stazione di Ferrara, linea Bologna-Padova, col ribasso del 28 0|0 sui prezzi di tariffa,

II. — Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Amministrazione provinciale di Basilicata (5 settembre, ore 10, 2° incanto per deserzione 1ª asta). — Appalto della manutenzione del primo tronco della strada Agri-Pergola, compreso fra la provinciale Tito Atena e la Nazionale Valle d'Agri (m. 49,159.87). Importo L. 11,312.31. Cauz. provv. L. 2000. Fatali a giorni 10.

Genio Militare di Bologna (5 settembre, ore 11, unico e definitivo). — Appalto dei lavori di ordinaria manutenzione degli immobili ad uso militare nella piazza di Bologna, dal 1° luglio 1896 al 30 giugno 1899. Importo L. 210,000. Cauz. L. 21000.

Genio Militare di Bologna (7 settembre, ore 14, unico e definitivo. — Appalto dei lavori di ordinaria manutenzione degli immobili, ad uso militare, nella piazza di Ravenna, dal 1° luglio 1896 al 30 giugno 1900. Importo L. 45,000. Cauz. L. 4500.

Genio Militare di Napoli (14 settembre, ore 12, unico e definitivo). — Appalto dei lavori di sistemazione e rifiorimento della scogliera al Molo S. Vincenzo, in Napoli, nella parte fronteggiante il Porto Militare. Importo L. 71000. Cauz. L. 7100.

Intendenza di Finanza della Provincia di Cagliari (17 settembre, ore 12, fatali). — Appalto dei lavori di costruzione di un nuovo edificio ad uso della Dogana e Caserma della Guardia di Finanza in Cagliari. Importo ridotto L. 127323 (ribasso L. 30 0|0) (V. n. 30).

Municipio di Montebello Jonico (21 settembre, ore 10, 2ª asta per deserzione 1° incanto). — Appalto dei lavori per la costruzione della strada comunale obbligatoria Montebello alla Provinciale litoranea Jonica. Importo L. 213,387,90. Cauz. provv. L. 2000.

APPALTI ALL'ESTERO.

Spagna. — Il Governo Spagnuolo con decreti 23 luglio p. p. e 4 agosto corrente ha indetto gli appalti per la costruzione di un battello a vapore pel servizio dei fari delle isole Filippine, e di una diga galleggiante nel porto dell'Avana.

Possono prender parte ad essi anche le ditte di nazionalità non spagnuola.

Le condizioni cui devono soddisfare i concorrenti trovansi indicate nella *Gaceta de Madrid* dei 29 luglio e 7 agosto corrente anno.

Bulgaria. — La Società Anonima per la costruzione della linea Roman Pieven-Choumen riceve offerte per la fornitura di 4 locom. e 100 vagoni a ballast per una linea di m. 1,435.

Francia. — Il Prefetto di Bouches du Rhône a Marsiglia riceve offerte per la costruzione di dighe ed approfondimento del bacino della Pinede nel Porto di Marsiglia in 3 lotti: 1° lavori di terro, fr. 1,132,579; 2° lavori di costruz, fr. 3,786,396; 3° demolizione, fr. 254,993.

Germania. — (8 settembre) — *Strade ferrate dello Stato Badese a Carlsruhe.* — Fornitura di 7 vetture viaggiatori di 1ª e 2ª classe a 4 assi; 6 idem. di 3ª classe; 6 vetture a coupés di 3ª classe; 5 idem a 2 assi, di 1ª e 2ª classe; 10 vagoni a bagagli a 2 assi; 10 vagoni di servizio idem e 400 vagoni aperti per mercanzie idem.

Gran Brettagna. — 8 settembre. — Presso M. Francis J. Tillstone, tow clerk, Tow Halle a Torquak, concorso del progetto per la costruzione d'un padiglione, con sala di concerto, sala di lettura, ecc. Importo del lavoro, fr. 125,000. — Dei premi di fr. 1250, 500 e 250 saranno conferiti agli autori dei tre migliori progetti.

Messico. — Il Governo Messicano è intenzionato di aprire prossimamente un concorso internazionale per la costruzione di un palazzo destinato al Corpo legislativo. — Il Congresso perciò, nella sua ultima sessione, ha votato la somma di 250,000 pesetas, destinata tanto a coprire le spese degli studi preparatori, quanto a ricompensare l'autore del miglior progetto.

Rumania. — 15 settembre. — *Ministero delle strade ferrate dello Stato Rumeno a Bucarest.* — Lavori sulla linea Giurgiu Basin (Balastaggio, fornitura di traverse speciali, posa in opera delle rotaie, ecc.). — Prezzo d'asta franchi 150,000.

— 22 settembre. — *Municipio di Craiova.* — Lavori per provvedere la città di acqua potabile. Cauzione provvisoria fr. 40.000.

— 23 settembre. — *Ministero Lavori Pubblici a Bukarest.* — Costruzione recinti di stazioni, pozzi e sterri lungo la linea ferroviaria Pitesti Cartea d'Argesh. — Prezzo d'asta franchi 90 mila.

Tunisia. — Il sindaco di Mételin riceve offerte per la fornitura di m. 17,000 di tubi per l'impianto di una condotta d'acqua.

III. — Forniture diverse.

Aste.

Ministero delle Poste e dei Telegrafi — Roma — (9 settembre, ore 11, unica e definitiva). — Fornitura di **zinchi** per pila italiana, n. 70000. Importo L. 35000. Cauz. L. 500. Consegna in giorni 60.

— (12 settembre). — Fornitura di bracci di ferro curvi a vite per pali e da muro. Chiavarde, arpioni e viti. Importo L. 27195. Cauz. L. 500. Consegna in tre mesi.

Aggiudicazioni.

Ministero della Marina (Contratti a trattativa privata). — Beretta Sciaccaluga, Venezia — Legno olmo e faggio, 3° dip., L. 2376.

G. B., Lavarello, Genova — Noleggio piroscafo Penà, 1° dip., L. 47,000;

Società Ligure metallurgica, — Ferro omogeneo, Taranto, lire 7080;

Crozzi, Ravizza e C. — Motore elettrico, Taranto, L. 960;

Tredegar Iron e C., Cardiff — Tonn. 3500 carbone Cardiff., 1° dipart., L. 41,500;

Steet Ofscotland, Glasgow — Acciaio in lamiera, 3° Dip., L. 7500;

Cape Asbestos, Torino — Materassi di Amianto, Taranto, lire 2059;

Fratelli Ansaldo, Sampierdarena — Tubi di acciaio, 1° dipart., darena, L. 1417.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

		agosto 22	agosto 29
Azioni Ferrovie	Biella	L. 510	510
» »	Mediterranee	» 502	505
» »	Meridionali	» 640	638.50
» »	Pinerolo (1ª emiss.)	» 360	360
» »	» (2ª »)	» 350	350
» »	Secondarie Sarde	» 280	280
» »	Sicule	» 598	598
Buoni Ferrovie	Meridionali	» 559	559
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e			
» »	Sicule *A. B. C. D.*	» 284	284.25
» »	Cuneo (2ª emiss.)	» 312.50	312.50
» »	Gottardo 4 %	» 102	102
» »	Mediterranee 4 0|0	» 510.50	511
» »	Meridionali	» 300.25	300
» »	Meridionali Austriache	» 389	389
» »	Palermo-Marsala-Trapani	» 307	307
» »	» 2ª emiss.	» 286	286.50
» »	Pontebba	» 463.50	464.50
» »	Sarde, serie *A*	» 287	287
» »	» serie *B*	» 292.50	292.50
» »	» 1879	» 292	291
» »	Savona	» 313.50	313.50
» »	Secondarie Sarde	» 430	430
» »	Sicule 4 0|0 oro	» 472.75	472.75
» »	Tirreno	» 454	454
» »	Vittorio Emanuele	» 313.50	313.50

ESTRAZIONI E PAGAMENTI.

Ferrovie Nord-Milano. — Distinta delle Obbligazioni da L. 500 (4 1|2 e 4 per cento) estratte l'8 agosto 1896, e da rimborsarsi incominciando dal 1° gennaio 1897.

Settima estrazione obbligazioni 3ª serie: dal n. 17056 al n. 17060; dal n. 17476 al n. 17480; dal n. 18556 al n. 18560; dal n. 19446 al n. 19450; dal n. 21691 al n. 21695.

Prima estrazione Obbligazioni 4 per cento: dal n. 2991 al 2995; dal n. 4946 al 4950; dal n. 5721 al 5725; dal n. 9611 al 9615; dal 10.356 al 10,360; dal 11,566 al 11,570; dal 12,356 al 12,360 dal 13,391 al 13395; dal 16076 al 16080; 16966 al 16970.

Le obbligazioni 4 1|2 per cento della seconda serie cioè i titoli; dal N. 0001 al 15000 sono tutte rimborsabili dal 1° luglio 1895 e per le stesse l'interesse ha cessato di decorrere da tale data.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1896-97. — *Dall'11 al 20 Agosto 1896.* — *5ª Decade.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA		
	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze
Chilometri in esercizio.	4418	4407	+ 11	1291	1207	+ 84
Media.	4415	4407	+ 8	1291	1135	+ 156
Viaggiatori	1,530,263 58	1,586,006 17	— 55,742 59	113,035 46	109,713 03	+ 3,322 43
Bagagli e cani. . . .	59,526 11	58,705 40	+ 820 71	2,651 80	3,063 75	— 411 95
Merci a G.V. e P.V. acc.	304,166 37	284,513 49	+ 19,652 88	15,332 44	12,194 71	+ 3.137 73
Merci a P. V. . . .	1,572,571 84	1,483,985 56	+ 88,586 28	67,066 24	61,993 77	+ 5.072 47
TOTALE .	3,466,527 90	3,413,210 62	+ 53,317 28	198,085 94	186,965 26	+ 11,120 68
Prodotti *dal 1° Luglio al 20 Agosto 1896.*						
Viaggiatori	7,241,655 59	7,369,623 11	— 127,967 52	434,652 99	434,852 95	— 199 96
Bagagli e cani. . . .	334,996 49	321,159 07	+ 13,837 42	11,303 11	13,566 76	— 2,263 65
Merci a G.V. e P.V. acc.	1,535,416 49	1,533,962 47	+ 1,454 02	73,000 57	56,674 51	+ 16,326 06
Merci a P. V. . . .	7,802,876 59	7,687,416 40	+ 115,460 19	308,604 76	322,280 53	— 13,675 77
TOTALE .	16,914,945 16	16,912,161 05	+ 2,784 11	827,561 43	827,374 75	+ 186 68
Prodotto per chilometro.						
della decade	784 64	774 50	+ 10 14	153 44	154 90	— 1 46
riassuntivo	3,831 24	3,837 57	— 6 33	641 02	728 96	— 87 94

(*) La linea Milano-Chiasso (km. 52) comune colla Rete Adriatica è calcolata per la sola metà.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

3ª Decade — Dal 21 al 31 Luglio 1896.

ANNI	VIAGGIATORI	BAGAGLI	GRANDE VELOCITÀ	PICCOLA VELOCITÀ	INTROITI FUORI TRAFFICO	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	PRODOTTI per chilom.
RETE PRINCIPALE								
PRODOTTI DELLA DECADE								
1896	84,450.00	1,844.00	10,079.00	88,801.00	1,465.00	186,139.00	616.00	302.00
1895	111,526.00	2,872.00	20,722.00	113,886.00	1,042.00	250,048.00	616.00	406.00
Differenze nel 1896	— 27,076 .00	— 1,028.00	— 10,643.00	— 25,585.00	+ 423.00	— 63,909.00	»	— 104.00
PRODOTTI DAL 1° AL 31 LUGLIO 1896.								
1895-96	280,817.00	5,460.00	29,228.00	283,704.00	7,379.00	606,588.00	616.00	985.00
1894-95	299,622.00	6,682.00	44,122.00	304,319.00	7,573.00	662,318.00	616.00	1,075.00
Differenze nel 1896	— 18,805.00	— 1,222.00	— 14,894.00	— 20,615.00	— 194.00	— 55,730.00	»	— 90.00
RETE COMPLEMENTARE								
PRODOTTI DELLA DECADE								
1896	43,984.00	873.00	4,194.00	23,558.00	93.00	72,702.00	484.00	150.00
1895	36,423 00	445.00	3,287.00	11,817.00	323.00	52,295.00	484.00	108.00
Differenze nel 1896	+ 7,148.00	+ 428.00	+ 907.00	+ 11,741.00	— 230.00	+ 20,407.00	—	+ 42.00
PRODOTTI DAL 1° AL 31 LUGLIO 1896.								
1895-96	112,758.00	1,731.00	8,940.00	47,862.00	423.00	171,714.00	484.00	355.00
1894-95	101,935.00	1,231.00	8,006.00	35,690.00	625.00	147,487.00	464.00	305.00
Differenze nel 1896	+ 10,823.00	+ 500.00	+ 934.00	+ 12,172.00	— 202.00	+ 24,227.00	—	+ 50.00
STRETTO DI MESSINA								
PRODOTTI DELLA DECADE								
1896	3,029.00	121.00	188.00	462.00	»	3,800.00	23.00	165.00
1895	1,174.00	73.00	179.00	396.00	»	1,822.00	15.00	121.00
Differenze nel 1896	+ 1,855.00	+ 48.00	+ 9.00	+ 66.00	»	+ 1,978.00	+ 8.00	+ 44.00
PRODOTTI DAL 1° AL 31 LUGLIO 1896.								
1895-96	8,115 00	295.00	562.00	1,284.00	»	10,256.00	23.00	446.00
1894-95	4,277 00	163.00	502.00	1,074.00	»	6,016.00	15.00	401.00
Differenze nel 1896	+ 3,838.00	+ 132.00	+ 60.00	+ 210.00	»	+ 4,240.00	+ 8.00	+ 45.00

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

Dai punti contro indicati alle stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)		BIGLIETTI SEMPLICI — Londra (1) 1a classe	Londra (1) 2a classe	Parigi (2) 1a classe	Parigi (2) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO — Londra (3) (Diritto di porto compreso) 1a classe	Londra (3) 2a classe	Londra (3) validità	Parigi (4) 1a classe	Parigi (4) 2a classe	Parigi (4) validità
Via Moncenisio											
Torino	via Calais	166 85	116 55	90 75	61 60	254 —	187 85	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni
	via Boulogne	160 25	112 05								
Milano	via Calais	180 90	129 15	104 85	72 25	272 25	199 80	45 giorni	166 35	119 —	30 giorn
	via Boulogne	175 60	124 65								
Venezia	via Calais	—	—	141 75	97 30	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni
	via Boulogne										
Genova	via Calais	187 —	131 —	111 40	76 05	—	—	—	—	—	--
	via Boulogne	180 90	126 50								
Via Genova											
Livorno	via Calais	209 90	147 05	134 .80	92 10	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	203 80	142 55								
Firenze	via Calais	217 30	152 25	141 70	97 30	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	211 20	147 75								
Roma	via Calais	249 —	174 40	173 40	119 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	242 90	169 90								
Napoli	via Calais	279 85	196 —	205 60	142 —	478 50	353 95	6 mesi (**)	—	—	—
	via Boulogne	273 75	191 50								
Via Bologna											
Firenze	via Calais	224 60	157 30	149 —	102 35	—	—	--	—	—	—
	via Boulogne	218 50	152 80								
Roma	via Calais	263 85	184 80	188 25	129 85	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	257 75	180 30								
Napoli	via Calais	294 80	206 50	220 60	162 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	288 70	202 —								
Brindisi	Via Napoli — via Calais	325 85	228 20	251 60	174 20	543 25	399 30	6 mesi (*)	—	—	—
	Via Napoli — via Boul.	319 75	223 70								
	Via Boleg. — via Calais	302 65	211 95	227 05	157 —	525 45	386 80	6 mesi	—	—	—
	Via Boleg. — via Boul.	296 55	207 45								
Messina	Via Napoli — via Calais	369 25	259 75	295 —	205 80	—	—	—	—	—	—
	Via Napoli — via Boul.	363 15	255 25								

OSSERVAZIONI.

Biglietti semplici.

(1) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta.

Per diritto del bollo fr. 0.10 per i biglietti al disopre di 10 franchi.

(2) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi, che valgono per 20 giorni.

Biglietti d'Andata e Ritorno.

(3) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta.

(*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capo-stazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo, nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli, ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia.

(**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via.— Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto.

(4) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

ANDATA — Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

STAZIONI	1a e 2a CLASSE	1a e 2a CLASSE (Via Folkestone)	1a e 2a CLASSE (*)	1a e 2a CLASSE (***)	Treno di lusso PENINSULAR-EXPRESS settimanale il venerdì part. da LONDRA (1)
Londres Ch.-Cross Par.	9 — a.	10 — a.	11 — antim.	9 — p.	9 — p.
Londres Victoria —	9 — a.		11 — antim.	9 — p.	9 — p.
Douvres —	10 55 a.		1 — pomer.	11 — p.	11 — p.
Calais-M. (Buffet) (ora di Greenwich) Arr.	12 15 a.		2 20 pomer.	12 25 a.	12 25 p.
	Déjeun.				
Calais-M. (ora francese) Par.	1 — p.		3 — pomer.	1 19 a.	12 45 a.
Boulogne-Gare (Buffet) Arr.	1 39 p.	2 30 p.	—	1 59 a.	—
Boulogne-Gare (Buffet) Par.	∽ 1 41 p.	2 35 p.	—	2 01 a.	—
Amiens (Buffet) Arr.	3 14 p.	4 09 p	5 12 pomer.	3 41 a.	2 55 a.
Amiens (Buffet) Par.	3 19 p.	4 14 p.	5 17 pomer.	3 46 a.	3 — a.
Paris-Nord (Buffet) Arr.	5 — p.	5 50 p.	7 — pomer.	5 38 a.	Per la grande cintura
	Pranzo				
Paris-Nord (Buffet) Par.	6 23 p.		7 44 pomer.	6 23 a.	
Paris-Lyon (Buffet) Arr.	7 11 p.		8 26 pomer.	7 29 a.	

STAZIONI	1a e 2a classe	(B) 1, 2 cl.	1a 2a cl.	1a cl.	1a 2a cl.	Peninsular-Express
Paris-Lyon (Buffet) Par.	7 25 p.	8 50 p.	9 05 p.	9 25 a.	2 15 p.	
Dijon Arr.	12 08 a.	1 48 a.	2 19 a.	3 19 p.	7 13 p.	9 49 a.
Genève —	5 49 a.	»	8 46 a.	8 18 p.	—	—
Aix-les-Bains —	4 56 a.	6 28 a.	7 55 a.	7 27 p.	12 27 a.	2 14 p.
Chambéry —	5 30 a.	6 56 a.	8 38 a.	8 09 p.	12 50 a.	2 40 p.
Modane —	9 09 a.	9 43 a.	1 40 p.		3 36 a.	5 22 p.
Torino (ora dell'Europa centrale (2)) Arr.	2 20 p.	2 20 p.	6 40 p.	—	8 10 a.	9 56 p.
Torino Par	2 40 p.	2 40 p.	7 55 p.	—	8 45 a.	
Novara Arr	4 36 p.	4 36 p.	9 51 p.	—	10 42 a.	
Milano Arr	5 35 p.	5 35 p.	11 05 p.	—	11 40 a.	
					1a 2a cl.	
Torino Par.	—	2 45 p.	8 10 p.	—	8 40 a.	↓
Genova Arr.	—	6 16 p.	11 18 p.	—	12 » p.	
San-Remo —	—	11 22 p.	8 43 a.	—	4 34 p.	
Pisa —	—	10 55 p.	3 41 a.	—	4 45 p.	
Firenze —	—	12 45 a.	7 30 a.	—	7 05 p.	
Livorno —	—	11 39 p.	5 27 a.	—	5 55 p.	
Roma —	—	6 40 a.	10 33 a.	—	11 30 p.	
Napoli —	—	1 36 p.	6 30 p.	—	7 10 a.	
Brindisi —	—	»	»	—	6 10 p.	
Torino Par.	—	2 45 p.	7 05 p.	—	8 40 a.	10 04 p.
Alessandria Arr.	—	4 17 p.	8 55 p.	—	10 15 a.	11 32 p.
Bologna —	—		2 12 a.	—	2 53 p.	4 03 a.
Ancona —	—	—	6 52 a.	—	11 10 p.	8 — a.
Brindisi —	—	—	10 17 p.	—	11 » a.	6 20 p.
Firenze —	—	—	6 23 a.	—	6 25 p.	
Roma —	—	—	12 50 p.	—	11 50 p.	Arrivo a Brindisi
Napoli Arr.	—	—	6 30 p.	—	7 10 a.	la domenica

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

RITORNO

STAZIONI	1a e 2a CLASSE	1a e 2a CLASSE		1a e 2a CLASSE	
Napoli (ora dell'Europa centrale (2)) Par.	7 50 a.	—	—	2 55 p.	
Roma —	2 30 p.	—	—	11 10 p.	
Firenze —	9 05 p.	—	—	6 10 a.	
Brindisi —	6 10 a.	—	—	5 35 p.	
Ancona —	8 32 p.	—	—	5 35 a.	
Bologna —	1 35 a.	—	—	10 30 a.	
Alessandria —	6 38 a.	8 33 a.	10 54 a.	9 15 p.	
Torino Arr.	8 30 a.	10 13 a.	12 36 p.	10 49 p.	
Brindisi Par.	—	—		9 45 a.	
Napoli —	8 20 a.	2 55 p.		11 15 p.	
Roma —	2 40 p.	8 50 p.	10 17 p.	8 — a.	
Livorno —	9 40 p.	»	4 10 a.	1 45 p.	
Firenze —	8 20 p.	»	»	11 40 a.	
Pisa —	10 32 p.	2 52 a.	4 52 a.	2 23 p.	
San-Remo —	7 26 p.	»	3 33 a.	11 59 a.	
Genova —	2 45 a.	6 35 a.	8 52 a.	7 — p.	
Torino Arr.	7 45 a.	10 13 a.	12 36 p.	10 49 p.	
Milano Par.	1 50 a.	7 — a.	10 40 a.	8 18 p.	
Novara —	4 30 a.	8 19 a.	11 40 a.	9 16 p.	
Torino Arr.	8 25 a.	11 05 a.	1 40 p.	11 10 p.	
Torino Par.	8 50 a.	—	2 20 p.	11 25 p.	—
Modane (ora franc.) —	12 21 p.	—	5 48 p.	2 29 a.	—
Chambéry —	3 42 p.	—	8 39 p.	5 01 a.	—
Aix-les-Bains —	4 14 p.	—	9 20 p.	5 27 a.	—
Genève —	3 03 p.	7 23 p.	—	4 14 a.	—
Dijon —	11 20 p.	2 08 a.	2 28 a.	11 40 a.	1 12 p.
Paris-Lyon (Buffet) Arr.	5 08 a.	6 55 a	7 10 a.	5 48 p.	5 59 p.
Paris-Lyon (Buffet) Par.	7 35 antim.			6 48 p.	
Paris-Nord (Buffet) Arr.	8 37 antim.			7 49 p.	
	A) 1a, 2a classe	1a 2a cl.	Déjeun. 1a 2a cl.	Pranzo (**) 1a, 2a, 3	
Paris-Nord (Buffet) Par.	9 — antim.	10 30 a.	11 50 a.	9 — p.	
Amiens (Buffet) Arr.	10 40 antim.	12 06 p.	1 25 p.	10 47 p.	
Amiens (Buffet) Par.	10 45 antim.	12 26 p.	1 30 p.	10 52 p.	
Boulogne-Gare (Buffet) Arr.	12 18 pomer.	2 — p.	»	12 34 a.	
Boulogne-Gare (Buffet) Par.	12 20 pomer.	2 03 p.	»	12 36 a.	
Calais-M. (Buffet) (ora francese) Arr.	1 » pomer.	Via Folkestone	3 40 p.	1 20 a.	
Calais-M. (ora di Greenwich) Par.	1 11 pomer.		3 45 p.	1 40 a.	
Douvres —	3 05 pomer.		5 45 p.	3 45 a.	
Londres Victoria Arr.	4 50 pomer.		7 30 p.	5 40 a.	
Londres Ch.-Cross Arr.	4 55 pomer.	6 — p.	7 35 p.	5 40 a.	

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSERVAZIONI. — *Viaggiatori.* — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende viaggiatori di 3a classe da Parigi per Boulogne, Calais e l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori di 3a classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne. (A) Questo treno non prende i viaggiatori di 2a classe che per Calais e l'Inghilterra. (B) Il treno che parte da Parigi-Lione alle 8.50 pom. non prende a Parigi in 2a classe che i viaggiatori a destinazione dell'Italia per il Moncenisio. — *Nota importante.* I treni che partono da Parigi-Nord per Londra alle 9 a. e alle 9 p. e quelli che partono da Londra per Parigi-Nord alle 9 a. e alle 9 p., prendono viaggiatori per Boulogne e Boulogne Tintelleries. — *Vetture dirette da Calais verso P.-L.-M.* Una vettura lits-salon e di 1a classe ed una vettura di 2a classe vanno direttamente da Calais a Milano col treno che parte da Calais alle 3 p. e da Parigi-Lione alle 8.50 p. Una vettura di prima classe lits-salon va direttamente da Calais a Ginevra col treno che parte da Calais alle 1 p. e da Parigi-Lione alle 7.25 p. — *Da P.-L.-M. verso Calais.* Una vettura lits-salon e di prima classe ed una vettura di seconda classe vanno direttamente da Milano a Calais col treno partente da Milano alle 10.40 a. e da Parigi-Nord alle 9 a. Una vettura di prima classe lits-salon va direttamente da Ginevra a Calais col treno che parte da Ginevra alle 7.23 p. e da Parigi-Nord alle 9 a. — ═ Fermata per prendere viaggiatori senza lasciarne. — ∽ Fermata per lasciare viaggiatori senza prenderne.

Società Nazionale delle OFFICINE di SAVIGLIANO

(*Anonima con sede in Savigliano — Capitale versato L. 2,500,000*)

DIREZIONE in Torino
Via Venti Settembre, N. 40

OFFICINE
in Savigliano ed in Torino

COSTRUZIONI MECCANICHE ED ELETTRICHE.

Materiale mobile e fisso per Ferrovie e per Tramvie.
Ponti in ferro e fondazioni ad aria compressa.
Tettoie.
Ferrovie a dentiera e Funicolari.
Argani, Grues e Montacarichi.

Dinamo di piccola e di grande potenza, sistema Hillairet Huguet.
Trasporti di forza motrice a distanza.
Illuminazione elettrica.
Ferrovie e Tramvie elettriche.
Argani, Grues, Macchine utensili, Pompe centrifughe, ecc., con trasmissione elettrica.

FERROVIE PORTATILI.

Per le FERROVIE PORTATILI dirigersi ai sigg. S. SINIGAGLIA E C. — Torino, via Arcivescovado, n. 1 B.

SMERIGLIO

Smeriglio in grana e spoltiglia.
Carte e tele smerigliate.
Nastri smerigliati.
Mole a smeriglio.
Carte e tele vetrate.
Vetro macinato.

MAGNESITE

Magnesite (Giobertite).
Magnesia calcinata.
Cemento magnesiaco.
Cemento biscotta.
Mattoni refrattari rettangolari ed a punta.

Guarnizioni a smeriglio per bramini da riso.

ING. VIGLEZZI & C.

MILANO — Via Manzoni, 4 — MILANO

UNICA SOCIETÀ ITALIANA

Opifici a CASELETTE (Torino) ed alla SFORZESCA (Vigevano).

Ditta Macchi, Izar e C.

di F.lli MACCHI e PASSONI

MILANO

Via Carlo Farini, N. 27
(*fuori Porta Garibaldi*)

FABBRICAZIONE MECCANICA

Bolloni, Ramponi e Chiodi

per armamento di ferrovie e tramways e per costruzione di scambi e crociamenti, piattaforme, caldaie a vapore, ponti, tettoie, ecc., e specialità in bolloni tipo Ardennes. Impianto speciale per la fabbricazione di macchine utensili come torni, trapani, limatrici, ecc.

LIVRET-CHAIX

MM. le Voyageurs peuvent se procurer à la Librairie Chaix, 20, rue Bergère, a Paris et dans les gares et les librairies, les Recueils suivants, seules publications officielles des chemins de fer paraissant depuis cinquante ans, avec le concours et sous le contrôle des Compagnies:

L'Indicateur-Chaix (paraissant toutes les semaines) . . . . Fr. » 75
Livret-Chaix continental 1° vol. réseaux français 1 50
2 v. services étrangers 2 »
Livret-Chaix special de chaque réseau » 40
Livret-Chaix spécial des Environs de Paris . . . . » 25
Livret de l'Algérie et de la Tunisie, avec carte . . . . » 50

F. CASANOVA, Libraio-Editore
TORINO — *Piazza Carignano* — TORINO

LES GRANDES BARÈMES DE LA CONSTRUCTION MÉTALLIQUE

Barème généraux - Flexion - Compression - Flambage - Traction - Poids de matériaux
Renseignements utiles au constructeur
par Raymond Cros, Ingénieur.
Un vol in-4° oblung avec nombreuses figures
Lire 41.

L'AIR COMPRIMÉ APPLIQUÉ A LA TRACTION DES TRAMWAYS

par L. A. Barbes.
Un vol. in-8° avec 96 fig., 1896. — **L. 8.75**

DICTIONNAIRE DES CHEMINS DE FER

Allemand-Français et Français-Allemand.
1e partie : *Allemand-Français.*
Un vol. in 8°, 1896. — **L. 15.50.**

Etude théoriques et pratiques SUR LES PONTS ET VIADUCS EN MAÇONNERIE

par J. Dubosque, Ingénieur
Ve édition, refondue, avec 15 pl. et 141 fig.
1 vol. in-8° — **L. 17.50.**

Etude théorique et pratique SUR LES BARRAGES RESERVOIRS

par A. Dumas, Ingénieur.
Un vol. in-8°, avec 107 fig., 1896, — **L. 8.75.**

Torino, 1896 — Tip. Lit. Camilla e Bertolero di Natale Bertolero, Via Ospedale, 18.

ANNO XXIX. Sabato, 5 Settembre 1896 NUM. 36.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze. 13 — Torino

LE CASSE FERROVIARIE DI PREVIDENZA

Fra le tante questioni che si agitano dagli impiegati ed agenti delle strade ferrate e che sono sottoposte all'esame della Commissione d'inchiesta, la più essenziale, secondo noi, che molto preocccupa Governo ed Amministrazioni ferroviarie è, senza dubbio, quella delle Casse di Previdenza, sulla quale si è tanto discusso in passato senza che si abbia potuto finora addivenire ad un provvedimento definitivo.

Ricordiamo intanto che fra i progetti presentati dal passato Ministero, e tuttora da discutersi dal Parlamento, vi è quello appunto dell'on. Perazzi, che riguarda il riordinamento delle Casse di Previdenza ferroviarie, da noi pubblicato nel n. 20, e la relativa relazione nei numeri 33 e 34 del corrente anno.

Pochi conoscono a fondo questo soggetto intricato e spesso erroneamente giudicato. Ci piace perciò riprodurre dalla *Perseveranza* un elaborato articolo, nel quale esso è sviscerato a fondo, con molta competenza e chiarezza:

« La questione delle Casse di previdenza per gli impiegati ed agenti delle strade ferrate è così ponderosa e complessa, che merita di essere trattata con qualche ampiezza.

« Che il personale addetto ad un servizio di tanta importanza, e che implica tante e così gravi responsabilità, abbia un diritto sacrosanto a che venga assicurata la sua sorte allorchè, per infermità o per vecchiaia, talora anche per ferite riportate nell'esercizio delle sue funzioni, si rende inabile a prestare l'opera sua; che debba essere assistito nei casi di malattia o di fortuiti accidenti, è verità di tale evidenza, che s'impone a chiunque abbia senso di giustizia e cuore. E tanto più s'impone, quando si rifletta che questo personale contribuisce, colle ritenute sui suoi stipendi e paghe, alla formazione del fondo delle pensioni e ad alimentare la Cassa soccorso.

« Un tale diritto fu solennemente consacrato nel capitolato d'esercizio, facendosi obbligo alle Società di istituire tali Casse di previdenza e di compilarne gli statuti, da sottoporsi all'approvazione del Governo.

« Apposite Commissioni miste vennero incaricate di questo lavoro, e il frutto dei loro studi fu, a suo tempo, rassegnato al Ministero, il quale, fino dal 1890, ne autorizzò l'applicazione in via provvisoria, e salvo ad introdurvi quelle modificazioni che l'esperienza fosse per suggerire.

« Fin qui nessuna difficoltà, nessuna causa di apprensioni.

« Ma pur troppo v'era nel capitolato un punto nero, quello del *deficit* lasciato dalle Casse pensioni e di mutuo soccorso dalle precedenti Amministrazioni, ad aggravare il quale s'aggiunsero il cumulo degli interessi, l'inasprimento della Cassa di ricchezza mobile e il saggio decrescente dell'impiego dei capitali.

« Ed è appunto di tale paurosa incognita che il personale giustamente si preoccupa e da tempo va chiedendo pronti ed efficaci provvedimenti, onde non avvenga che in un tempo più o meno lontano, venendo meno il patrimonio delle Casse, si trovi compromessa la sorte de' suoi vecchi giorni.

« Il Governo e le Società, dal canto loro, non mancarono di occuparsi della grave questione. A constatare la cifra possibilmente esatta, fu, in ossequio alle disposizioni del capitolato, istituita una Commissione speciale composta dei funzionari più competenti, tanto del Ministero dei Lavori Pubblici, quanto delle Società, e questa si mise alacremente all'opera. Ma la mole del lavoro, e sopra tutto l'imperfezione delle tavole demografiche, basate sul periodo troppo limitato dell'esistenza del servizio ferroviario in Italia, fecero sì che i risultati delle indagini non si potessero avere colla desiderata sollecitudine. Di qui un primo motivo di malcontento da parte del personale e proteste, che si estrinsecarono in un'azione giudiziale contro il Governo e contro le Società, la quale però rimase sospesa, avendo l'Autorità amministrativa sollevato il conflitto di giurisdizione, ritenuto che si trattasse di questione di sua esclusiva competenza.

« A questo punto, per meglio chiarire le cose, giova ricordare una circostanza di fatto, dalla quale hanno origine le odierne difficoltà.

« A colmare il *deficit* del patrimonio delle Casse, le convenzioni del 1885 per tutta risorsa assegnavano un prelevamento del 2 0[0 sull'eccedenza del prodotto iniziale del-

l'esercizio stabilito in misura diversa per ciascuna delle tre grandi Società. Il detto 2 0|0 doveva essere prelevato sulla parte spettante allo Stato sull'aumento dei prodotti oltre l'iniziale. Una tale eccedenza si precalcolava in ragione del 3 0|0 per ciascun anno di esercizio, poichè erano stati presi a base di calcolo gli aumenti dei prodotti che si erano verificati nel decennio precedente e che furono del 3 1|2 0|0 all'anno in media. Se tale eccedenza si fosse verificata, non v'ha dubbio che il disavanzo sarebbe gradualmente scomparso. Ma malauguratamente, per la crisi economica sopravvenuta e che tuttora perdura, i fatti non corrisposero alle previsioni ottimiste, eccezion fatta d'una piccola eccedenza nei primi esercizi, i prodotti si mantennero sempre al disotto, piuttostochè al disopra dell'iniziale.

« Per tal modo veniva a mancare l'unico cespite sul quale si sarebbe potuto fare assegnamento.

« A chi l'obbligo di provvedere? Il Governo, che ha la proprietà e che pure aveva avuta l'amministrazione della maggior parte delle linee concesse alle grandi Società, si disinteressava a torto, secondo noi, dicendo non competergli onere maggiore di quello del prelievo del 2 0|0 di cui abbiamo fatto parola; essere le Casse di previdenza enti autonomi che devono vivere del loro patrimonio e della dotazione loro fatta, e via di questo passo. E che il Governo abbia torto di sostenere tale tesi risulta evidente, poichè sarebbe troppo comodo di poter sottrarsi ad un obbligo positivo assegnando in surroga un eventuale introito ipotetico non garantito. E che l'obbligo fosse dello Stato, quale erede delle Reti ex-Alta Italia, Romane e Sicule, e quale proprietario delle medesime, ci sembra fuori di questione; tanto è vero che quel tale 2 0|0 assegnato per colmare il *deficit*, fu dall'art. 35 delle convenzioni del 1885 posto a carico esclusivo della parte spettante allo Stato. Di più leggesi all'articolo 104 del capitolato annesso alle dette convenzioni: « Che per le pensioni liquidate agl'impiegati provenienti » dallo Stato per la cessione delle linee, il Governo doveva » supplire alla somma mancante per integrare la pensione » liquidata a norma del Regolamento delle Casse di previ- » denza ».

« Le Società, a loro volta, sostenevano, e, bisogna confessarlo, con tutta ragione, che non potevano essere chiamate a sanare mancanze verificatesi sotto le cessate Amministrazioni, le quali d'altronde non è possibile si verifichino durante il novennio di vita che ancora hanno le convenzioni esistenti. Inoltre è risaputo che il Governo nelle trattative intendeva pareggiare il *deficit* esistente nelle Casse pensioni nel 1885 con una somma fissa o un'annuità. Ma quando, fatti i calcoli da persone competenti, si accorse che la somma sarebbe stata assai più rilevante di ciò che in allora si credeva, per la solita ragione della mancanza di fondi nel bilancio dello Stato, sostituì all'annuità quel tale assegno del 2 0|0 sull'aumento dei prodotti oltre l'iniziale, di cui abbiamo parlato più sopra. E l'uno e le altre però si mostravano disposti a studiare nuove combinazioni, mercè le quali la sorte dei Consorzi venisse assicurata per modo da eliminare ogni causa d'inquietudine per l'avvenire.

« Risultato di questi studi furono talune proposte concretate col cessato Ministro dei Lavori Pubblici Saracco, consistenti in parte nella creazione di nuovi cespiti di rendita, in parte nella modificazione di taluni articoli del nuovo statuto, e finalmente, per ciò che riguarda l'avvenire, nella introduzione dei conti individuali pel personale di nuova assunzione.

« La crisi ministeriale ha troncato questi accordi: vorrà riprenderli il nuovo Ministro?

« Con questi brevi cenni e con quanto siamo venuti esponendo nel numero precedente del 26 corrente, noi confidiamo di avere dato un'idea abbastanza adeguata e imparziale delle grosse questioni per le quali si agita il personale delle ferrovie.

« Come si vede, tali questioni sono così ardue e complesse, che solo uno studio coscienzioso e spassionato può condurre ad una soluzione soddisfacente; e noi facciamo voti perchè la Commissione d'inchiesta, informandosi a criteri di giustizia non solo, ma altresì di equità, sappia, col suo autorevole verdetto, ricondurre la calma nella benemerita famiglia dei ferrovieri e la concordia fra questi e le Amministrazioni, tanto necessarie, sì l'una che l'altra, al regolare funzionamento del pubblico servizio.

« E, per concludere, ci sembra opportuno dichiarare, per debito di giustizia, che dall'esame dei fatti risulta chiaro che i ferrovieri hanno ragione di pretendere che le Casse di previdenza, formate coi loro contributi, sieno poste in misura da corrispondere agli obblighi assunti.

« Ma, se hanno ragione di pretender ciò, hanno torto di inveire contro le Società, che non c'entrano se non nella qualità di contribuenti, e che, come tali, hanno adempiuto sempre ai loro doveri. E soggiungiamo che un'agitazione rumorosa non ci sembra opportuna pel personale, poichè il suo diritto, e in linea giuridica e in linea di equità, ci sembra così evidente, che il Governo dovrà in ogni caso provvedere in modo che il suo avvenire sia assicurato pienamente per ciò che riguarda le Casse di previdenza ».

FERROVIE DEGLI STATI UNITI

Risultati statistici dell'esercizio dal 1850 al 1895.

Conto impianto. — Nel 1854 la somma spesa ammontava a 7150 milioni e il costo chilometrico a 551,596 franchi per chilometri 12,904.

Nel 1894 i chilometri esercitati erano 33,631 e il costo di 731,849 franchi.

L'aumento del numero di chilometri aperti all'esercizio è dunque di 20,757. La Rete si è adunque accresciuta del 160.9 0|0 dopo il 1854, mentre che il prezzo di costo chilometrico passò da 551,596 franchi a 731,849, cioè, in più, 150,243 franchi, rappresentanti soltanto il 32.6 per cento. Se si considera l'estensione immensa che il traffico inglese ha preso durante 41 anno, questo aumento del costo chilometrico non offre nulla di anormale.

Bisogna, infatti, tener conto delle somme enormi che si dovettero spendere per farvi fronte, aumentando di un tratto gli impianti dei binari e delle stazioni, studiate prima per far fronte ad un traffico di cui nessuno poteva prevedere l'aumento, al tempo del primo impianto delle Reti britanniche, in queste proporzioni.

Ciò che avvenne in Inghilterra si verificò dappertutto; si sa a quali difficoltà ed a quali spese bisogna, in qualsiasi paese, far fronte quando si tratta di ingrandire stazioni o raddoppiare binari sopratutto nei grandi centri ove gli immobili ed i terreni, a causa della prossimità delle linee, hanno acquistato dei valori considerevoli.

TRAFFICO VIAGGIATORI.

Numero dei viaggiatori trasportati sulla Rete dal 1850 al 1894 compreso (da cinque in cinque anni) per chilometro esercitato.

Anno	Classe	Viaggiatori	Anno	Classe	Viaggiatori
1850	1ª classe	826	1875	1ª classe	1,629
	2ª »	2,663		2ª »	2,629
	3ª »	5,276		3ª »	14,642
	Totale	8,765		Totale	18,900
1855	1ª classe	1,112	1880	1ª classe	1,282
	2ª »	2,925		2ª »	2,232
	3ª »	4,530		3ª »	17,585
	Totale	8,567		Totale	21,119
1860	1ª classe	1,226	1885	1ª classe	1,041
	2ª »	2,919		2ª	1,957
	3ª »	5,761		3ª	19,375
	Totale	9,906		Totale	22,573

Anno	Classe	Viaggiatori
1865	1ª classe	1,340
	2ª »	3,309
	3ª »	7,078
	Totale	11,727
1870	1ª classe	1,173
	2ª »	2,966
	3ª »	8,960
	Totale	13,199
1890	1ª classe	934
	2ª »	1,946
	3ª »	22,424
	Totale	25,304
1894	1ª classe	886
	2ª »	1,787
	3ª »	24,403
	Totale	27,076

La caratteristica di questa tabella è l'immensa espansione del traffico della 3ª classe, e nel medesimo tempo la diminuzione graduale e continua, fino ad un ristagno completo della prima e della seconda classe.

A questo riguardo conviene dare una occhiata retrospettiva sui motivi che hanno favorito questa espansione, contro la quale non è stato possibile opporsi.

Bisogna notare subito che le Compagnie Inglesi hanno resistito molto tempo ai miglioramenti reclamati dal pubblico.

Nel numero dell'11 gennaio 1896 il *Railway News* pubblicava il seguente articolo in proposito :

« Quando la linea da Liverpool a Manchester fu aperta all'esercizio, nel 1830, le vetture di prima classe erano la riproduzione dei tre compartimenti delle antiche *malles-postes*.

Per molto tempo le vetture di seconda classe avevano appena una copertura leggera, ma i fianchi erano aperti interamente a tutti i venti, alla polvere ed alle scintille della locomotiva, che forzavano i viaggiatori a tenere gli occhi chiusi durante la maggior parte del tragitto.

« Abitualmente vi erano dei sedili sulla copertura delle vetture, una specie d'*imperiale*, e molti viaggiatori la preferivano all'interno. Quando faceva bel tempo e la macchina era in discesa, questi sedili all'aria aperta erano certamente preferibili a quelli interni. Si vendevano nelle stazioni molti occhiali di forma speciale, con rete metallica, per i viaggiatori esterni; quelli che si trovavano all'interno non tardarono a metterli in uso anch'essi per proteggere gli occhi.

« Tutti si chiedevano ove gli amministratori si procuravano il legno estremamente duro col quale si fabbricavano i sedili delle vetture di seconda classe. Sembra che è alla Compagnia di Brighton che si deve attribuire la prima imbottitura della seconda classe; ma, quanto al nome di questo benefattore dell'umanità che osò fare la stessa cosa per la terza classe vi è molta incertezza.

« Cionondimeno, se i viaggiatori di seconda avevano da lagnarsi della durezza dei sedili, quelli della terza classe, sopratutto per i piccoli tragitti, non ne avevano affatto, e, quanto al pensare di metterli al riparo delle intemperie era un'assurdità, di cui nessuna Autorità ferroviaria avrebbe osato assumersi la responsabilità.

« L'atto del 1844, relativo ai treni a prezzo ridotto (*Cheap Trains Act*), rimediò un poco a questo stato di cose barbaro; ma il principio consistente nel cercare di far viaggiare il pubblico nelle classi a tariffe più elevate restò, per molto tempo, la base fondamentale della politica delle Compagnie ferroviarie in Inghilterra ».

L'atto del 1884 aveva imposto alle Compagnie, malgrado la loro resistenza, di fare un treno-omnibus, denominato *Parliamentary Train*, che si fermasse a tutte le stazioni senza eccezione, che favorisse la tariffa dei viaggiatori di terza classe di un *penny* per miglio (6 centesimi e 2 decimi per chilometro).

Consultando un esemplare del *Bradshaw* del 1842 si vede che dodici anni dopo l'apertura della ferrovia da Liverpool a Manchester la Compagnia non ammetteva i viaggiatori di terza classe che in un solo treno della giornata. Questo partiva alle 6 del mattino; se si pensa, inoltre, alle condizioni deplorevoli in cui si faceva il trasporto dei viaggiatori di questa classe; non sorprenderà il vedere che nel 1850 i prodotti chilometrici delle tre classi erano rispettivamente di 5006 fr. per la prima, 6751 fr. per la seconda e 4909 fr. per la terza.

Noi insistiamo affinchè si esamini attentamente la cifra del prodotto chilometrico, nel 1850, per la terza classe. La stessa osservazione può servire per il 1854 e quasi fino al 1860, ove, per la prima volta, si vede la terza classe elevarsi sopra la seconda, come prodotto chilometrico. A questa epoca le Compagnie avevano già migliorato il materiale della terza classe, sostituendo ai vagoni bestiame (*covered carriages*) dei tipi avvicinantesi un poco a quello che richiedeva il sentimento umanitario di fronte alle classi meno fortunate.

È soltanto dopo il 1870 che si vede disegnarsi il movimento d'espansione della terza classe, la decrescenza del prodotto della seconda e della prima, ma, insomma, l'aumento deciso del prodotto lordo dei viaggiatori, per chilometro esercitato.

Alle tre classi propriamente dette veniva ad aggiungersi un nuovo fattore contro il quale lo spirito retrogrado fino allora si era accanito. Vogliamo parlare degli abbonamenti, di cui si trova la prima traccia, modesta assai, nei conti del 1854, e producente, nell'insieme delle reti, 336 fr. per chilometro esercitato.

Le Compagnie avevano finito per migliorare un po' il servizio della terza classe, ammettendola in qualche treno, ma a tariffe più elevate, naturalmente, di quelle imposte dall'atto del Parlamento, che le aveva obbligate a prendere solamente un *penny* per miglio per un solo treno della giornata.

Tale era lo stato delle cose, quando, senza avviso preventivo, la Compagnia del Midland, ad iniziativa del suo direttore James Allport, secondato dal suo Consiglio, annunciò che, a partire dal 1° aprile, i viaggiatori sarebbero, dopo d'allora, annessi nei treni *express*.

Questa misura provocò un malcontento generale fra le altre Compagnie; ma la innovazione della Midland trionfò sopra tutte le resistenze ed i suoi prodotti avvantaggiarono subito per l'iniziativa felice ed ardita presa dal suo direttore. Forzati dalla concorrenza, le Compagnie dovettero seguire la Midland, e la statistica dimostra i risultati favorevoli della innovazione.

Due anni dopo, il 1° gennaio 1875, la Midland, avendo sempre alla direzione il sig. James Allport (dopo sir James), prendeva un'iniziativa ancora più ardita. Essa aboliva la tariffa d'*express* e metteva tutti i treni al medesimo livello di tariffe, e sopprimeva interamente la seconda classe. È inutile dire il successo che la riforma ebbe di fronte al pubblico, rimasto fedele, dopo alla Midland, tanto più che nel medesimo tempo, la Compagnia aveva migliorato il materiale della terza classe. I compartimenti erano non soltanto muniti di cuscini, ma anche delle reticelle per i bagagli, ed illuminati con meno parsimonia.

Tutte le reti inglesi si videro costrette a seguire l'impulso dato dalla Midland, e passo a passo, arrivano ad ammettere nei loro treni *express* e rapidi, i viaggiatori di terza classe, migliorando, in pari tempo, le loro vetture.

Infine, nel 1894, ultimo esercizio compiuto, dell'insieme delle reti inglesi, si arrivò a trasportare 27,076 viaggiatori per chilometro esercitato, di cui 886 (3.27 0|0) in prima classe, 1787 (6.60 0|0) in seconda classe, e 24,403 (90.13 0|0) in terza. I prodotti corrispondenti erano di 2202 fr. in prima (9.61 0|0), 1465 fr. in seconda (6.36 0|0) e 17,287 franchi in terza (75.42 0|0), più 1996 fr. (8.58 0|0) per gli abbonamenti. In totale fr. 22,920 per chilometro esercitato, mentre nel 1850 si realizzavano soltanto 16,666 fr.

Per rendersi ben conto di questo aumento enorme, bisogna riportarsi al 1878. Dal 1875 a questo anno, le reti inglesi dovettero subire le conseguenze di una crisi commerciale intensa e continua.

L'accrescimento dei prodotti chilometrici si è accentuato regolarmente, dopo il 1878. Durante questo esercizio, i prodotti erano di fr. 17,993 per le tre classi e gli abbonamenti. La prima classe entrava per 3196 fr., la seconda

2802 fr., la terza 10,934 fr. e gli abbonamenti 1091 fr. Il coefficiente d'esercizio era del 53 0[0. Esso è ammontato nel 1894 al 56 per cento. Ma bisogna tener conto di questo, nel 1893, le reti brittanniche sono passate per la crisi terribile dello sciopero generale delle miniere di carbone, sciopero i cui effetti sull'esercizio sono stati, appena, controbilanciati di migliori risultati nel 1894. Inoltre l'ingerenza del *Board of Trade* impose nuove spese alle Compagnie.

Riguardo al traffico-viaggiatori, se si vuole comparare le cifre totali nel 1894, si giunge alla cifra enorme di 911,402,926 di biglietti emessi e ritirati, senza contare gli abbonamenti.

Ci sembra interessante far conoscere le Compagnie che, qualche anno dopo, presero il partito di seguire l'esempio della Midland, cioè di abolire totalmente o parzialmente la seconda classe, che costituiva, per esse un peso inutile da rimorchiare, a cagione del piccolo numero di viaggiatori trasportato in essa:

		Chilometri
Scozia. —	Caledonian Railway	1,434
	North British Railway	1,935
	Highland Railway	716
	Glasgow and South Western	619
	Great North of Scotland	508
		5,212
Inghilterra. —	North Eastern	2,600
	Midland	2,305
	Great Eastern	1,777
	Great Northern	1,347
	Manchester Sheffield	616
	Cambrian	373
	Cheshire Lines	220
	Somerset and Dorset	163
	London Tilbury	127
	Hull Barnsley	114
		9,652

La Great Eastern non conserva più la seconda classe che per i suoi treni di circonvallazione e continentali.

La Great Northern ha ancora la seconda classe sulla circonvallazione di Londra; ma essa è abolita sul resto della rete.

Per il grande traffico tra Londra e la Scozia, da quattro anni, la London and North Western Railway ha abolito totalmente la seconda classe; sul resto della rete è mantenuta ancora la seconda classe, quantunque diminuisca regolarmente ogni anno.

Nelle ultime assemblee degli azionisti della Lancashire e Yorkshire (845 chilom.) e della South Eastern (653 chilometri) i Presidenti hanno manifestata l'intenzione di sopprimere la seconda classe, salvo, per la prima, nella circonvallazione di Liverpool e di Manchester, e, per la seconda, nei treni di circonvallazione di Londra.

Il totale dei chilometri esercitati dalle reti, che hanno abolito totalmente, o parzialmente, la seconda classe, sarebbe adunque, per la sola Inghilterra ed il Paese di Galles, di 11,150 chilometri sui 23,403 esercitati, cioè il 47.64 per cento.

La Scozia ha abolito totalmente la seconda classe su tutte le sue reti, che rappresentano 5212 chilom.

Se si aggiunge queste ultime alle linee inglesi propriamente dette, si arriva ad un totale di 16,238 chilom. sui 28,615 formanti l'insieme delle due reti.

In quanto all'Irlanda, essa ha mantenuto la seconda classe; le ragioni, che finora l'hanno fatta resistere alla soppressione, sono particolari al paese; ma, tuttavia, tutti i treni, senza eccezione, comportano la terza classe.

In Inghilterra tutte le reti ammettono la terza classe nei loro treni *express* e rapidi. Le sole eccezioni a ciò che ormai è divenuta la regola generale esistono ancora per tre Compagnie del Sud del Tamigi e il North Western per la Valigia d'Irlanda.

Ci rimane a trattare, in ciò che concerne il servizio dei viaggiatori propriamente detto, un punto concernente la proporzione enorme, che prende nella statistica, come numero ed unità di ogni classe, il traffico realizzato dalle reti metropolitane di Londra, Liverpool e Manchester, per le quali, sole, è possibile di ottenere dei documenti certi negli specchi del *Board of Trade.*

Le reti d'Inghilterra e del Paese di Galles rappresentano 24,403 chilometri esercitati nel 1894.

Ecco il numero dei viaggiatori trasportati:

Prima classe	24,307,559
Seconda classe	55,911,550
Terza classe	723,920,899
Carte d'abbonamento	1,074,548

Le nove linee metropolitane o di circonvallazione di Londra, Liverpool e Manchester arrivano insieme a 206 chilometri esercitati, cioè a 0.844 per cento dell'effettivo delle reti *inglesi.*

Fra queste figura il *Metropolitan Railway* propriamente detto, che, colle sue estensioni attuali fuori della Metropoli, rappresenta, da solo, sopra questo numero, 106 chilometri.

Nel 1894 queste linee trasportarono:

Prima classe	viaggiatori	7,363,993
Seconda classe	»	27,304,188
Terza classe	»	146,999,102
	Totale viaggiatori	181,727,263

Cioè il 22.50 per cento del complessivo movimento.

Inoltre esse hanno emesso 248,873 carte d'abbonamento.

Paragonando queste cifre con quelle delle reti *inglesi* si vede che l'insieme delle nove linee metropolitane o di circonvallazione, piccole come numero di chilometri esercitati, ma aventi da assicurare un traffico dei più intensi, rappresenta:

Per la prima classe	30.30	per cento
» seconda classe	48.83	»
» terza classe	20.30	»
Abbonamenti	23.17	»

Se si deduce questi numeri dai totali concernenti sopratutto la prima e la seconda classe, si vede come deve, relativamente, restar poco di queste ultime per i lunghi percorsi.

Nelle statistiche pubblicate dal *Board of Trade* non è, infatti, possibile separare, nelle tavole riguardanti le ferrovie, l'elemento enorme del servizio di circonvallazione dei grandi centri di popolazione, come Londra, Liverpool, Manchester, Birmingham, Bolton, Blackburn, Bradford, Leeds, Sheffield, Newcastle e Bristol, per non citare che i più importanti.

Del resto ciò può risultare dai prodotti medii per viaggiatore, confrontando le cifre del 1870 con quelle del 1894:

	1870	1894
Prima classe	fr. 3.104	fr. 2.400
Seconda classe	» 1.661	» 0.819
Terza classe	» 0 834	» 0.708

D'altra parte gli abbonamenti fanno risaltare le seguenti differenze per chilometro esercitato e come insieme:

	1870	1894
Numero	156,403	1,184,861
Prodotti per chilom. esercitato	686 fr.	1966 fr.

Riassunto dei prodotti viaggiatori e merci. — Il prodotto chilometrico era di fr. 57,010 nel 1875 e per chilometro di treno a fr. 4.625.

Nel 1894 esso raggiunse la cifra di 62,625 franchi e di fr. 3.986, cioè, in più fr. 5615, ed in meno fr. 0.639.

Le spese, con 54 0[0 di coefficiente, erano, nel 1875, di fr. 30,970 e fr. 2.775 per treno chilometro.

Nel 1894 esse raggiunsero il 56 0[0 e furono di franchi 35,062 e 2.228, cioè, rispettivamente, in più fr. 4.092 e fr. 0.547 in meno.

L'aumento delle spese è la conseguenza naturale del traffico e delle facilitazioni fatte ai viaggiatori di terza classe.

Le Compagnie l'attribuiscono pure all'influenza del *Board of Trade* nei loro affari interni per regolarizzare le ore di lavoro del personale e diminuire le tariffe.

È questa la cagione della differenza dei prodotti netti per chilometro esercitato.

Nel 1875 essi erano di fr. 26,040, mentre nel 1894 non furono che di fr. 27,563, cioè solamente fr. 1.526 in più.

Parte finanziaria. — Nel 1854 il conto impianto comportava 12,904 chilometri, che costavano 7150 milioni e 551,596 per chilometro. I dividendi erano allora del 3.80 per cento.

Nel 1860 il tasso medio di rimunerazione era del 4.19 per cento. Esso rimaneva stazionario fino al 1883 e 1891, anni prosperi, ove arriva al massimo, cioè 4.39 e 4.70 0[0 con 20,719 milioni e 22,985 milioni rispettivamente.

Infine, durante i tre ultimi esercizi il tasso d'interesse medio dei capitali impiegati è stato di 3.85 nel 1892, 3.60 nel 1893, anno dello sciopero dei minatori, ed infine 3.77 nel 1894, per un capitale di 24,634 milioni.

Se si considera il ribasso generale del tasso d'interesse di tutti i buoni valori, il frutto medio di 3.77 0[0 delle reti del Regno Unito, che non hanno alcuna garanzia da parte dello Stato e sono quindi sottoposte al regime della concorrenza tra di esse, si può ritenere il risultato finale come soddisfacente per i capitali impiegati, poichè fruttano, in complesso, un interesse di molto superiore a quello dei Consolidati.

(Da un articolo dell'ingegnere Tony Visenet).

CONGRESSO INTERNAZIONALE DELLE TRAMVIE

Dal 25 al 30 agosto si tenne in Stoccolma la IX assemblea generale dell'*Union internationale permanente de tramways*, che comprende attualmente 353 membri, di cui 139 società di tramvie e 214 membri personali.

Le società tramviarie italiane vi erano rappresentate dal signor ing. cav. Kessels, direttore della « Società dei tramways interprovinciali » e segretario generale dell'Associazione tramviaria italiana, dal signor ing. cav. C. Thonet, direttore della Società Ferrovie Nord-Milano e membro del Comitato di Direzione dell'Associazione Tramviaria Italiana, e dal signor ing. cav. Maos, direttore della ferrovia di Valle Seriana o tramvia Bergamo-Soncino.

Degli inviti ufficiali erano stati diramati alle autorità dei diversi paesi. La municipalità di Milano, invitata, ha pregato, a mezzo del sindaco nob. Vigoni, il presidente dell'Unione internazionale di volerla rappresentare. Quest'ultimo, impossibilitato d'intervenire alle sedute, ha pregato il signor cav. ing. Kessels di accettare questa rappresentanza.

Fra le questioni discusse, citeremo le più interessanti: composizione della nutrizione dei cavalli; impianto dei tramways nelle vie, sulle strade o su sede propria; convenzione per l'esercizio di stazioni comuni a più società, regolamentazione della lunghezza massima dei treni; sgombro delle nevi sulle linee di tramways a vapore; dati sull'applicazione di nuovi motori alla trazione dei tramways; questioni diverse riferentesi alla trazione elettrica; tipi diversi di tettoie per le carrozze dei trams elettrici; modo di fissazione o ripartizione dei punti di fermata dei trams; velocità concessa ai trams a vapore ed elettrici; tipi e dimensioni di carrozze da tramways; tipi di paracorpi da applicarsi alle vetture da tramways.

FERROVIA DEL GOTTARDO

Ventiquattresimo Rapporto della Direzione e del Consiglio di Amministrazione sull'esercizio 1895, all'Assemblea generale degli Azionisti, 27 giugno 1896

(Traduzione del *Monitore*).

(*Continuazione, vedi, N. 27, 28, 30, 32, 35*).

C. — Prodotti e statistica del traffico.

	1895 (266 chilometri) Lire	per cento		1894 (266 chilometri) Lire	per cento		Confronto col 1894 in più Lire	in meno Lire
A) *Prodotti sui trasporti per ferrovia:*								
I. Viaggiatori	5,389,915.68	34.27	32.82	5,205,184.02	33.58	32.17	184,731.66	
II. Bagagli, animali e merci (spese accessorie comprese):								
a) bagagli	513,891.97	3.27	3.13	482,352.61	3.11	2.98	31,539.36	
b) animali	669,213.22	4.25	4.08	843,408.42	5.14	5.21		174,195.20
c) merci di ogni sorta	9,154,495.29	58.21	55.74	8,970,585.63	57.87	55.44	183,909.66	
Totale	15,727,516.16	100.00		15,501,530.68	100.00		225,985.48	
B) *Prodotti diversi*	695,301.72		4.23	678,534.17		4.20	16,767.55	
Totale dei prodotti	16,422,817.88		100.00	16,180,064.85		100.00	242,753.03	

Come lo dimostra questo specchio, i prodotti dei viaggiatori, bagagli e merci accusano nell'esercizio passato un aumento di fr. 400,180.68, mentre che il prodotto del trasporto degli animali è diminuito, come era da prevedersi, di fr. 174,195.20.

Il prodotto medio comporta:

	1895	1894
per chilometro-linea	fr. 56,126	fr. 58,276 43
» » -treno	» 5.74	» 5.71
» giorno	» 43,089.08	» 42,469.95

I mesi di gennaio, febbraio, marzo, agosto, settembre ed ottobre accusano una diminuzione; quelli di aprile, maggio, giugno, luglio, novembre e dicembre un aumento.

Secondo l'uso, abbiamo riunito in 8 specchi annessi a questo rapporto i diversi risultati della statistica del traffico e dei prodotti; questi dati ci suggeriscono le considerazioni seguenti:

1. — *Viaggiatori.*

La cifra totale delle persone trasportate è salita da 1,587,864 a 1,624,413, ed il numero dei viaggiatori, confrontato alla lunghezza totale delle linee, da 284,568 a 289,337. E' da notarsi che nel 1895 il movimento dei viaggiatori non è stato influenzato dai festeggiamenti come nel 1894, anno della festa federale di ginnastica a Lugano. Quasi tutte le stazioni accusano un numero maggiore di viaggiatori; si constata un nuovo e forte aumento sui viaggi con biglietti combinati e di Società.

La proporzione dell'utilizzazione delle tre classi di vetture si è leggermente modificata a favore della 3ª classe.

Il prodotto totale dei viaggiatori accrebbe di fr. 184,731.66 ossia del 3.55 0|0.

Il numero dei viaggiatori trasportati è:

	1895	1894
in 1ª classe	86,261 = 5.31 0|0	84,390 = 5.32 0|0
» 2ª »	376,182 = 23.16 0|0	376.866 = 23.73 0|0
» 3ª »	1,161,970 = 71 53 0|0	1,126,608 = 70.95 0|0

I chilometri di viaggiatori si suddividono come segue:

	1895	1894
per la 1ª cl.	10,133,359 = 13.17 0|0	9,898,500 = 13.08 0|0
» 2ª »	26,654,752 = 32.03 0|0	25,199,076 = 33.29 0|0
» 3ª »	42,175,550 = 54.80 0|0	40,597,502 = 53.63 0|0

Ogni viaggiatore ha percorso in media:

	1885	1884
in 1ª classe	km. 117.47	km. 117.29
» 2ª »	» 65.54	» 66.86
» 3ª »	» 36.30	» 36.04

I prodotti si ripartiscono come segue:

	1895	1894
1ª cl. fr.	1,265,691.21 = 23.49 0|0	1,246,037.17 = 23.94 0|0
2ª » »	2,029,004.15 = 37.64 0|0	1,996,859.41 = 38.36 0|0
3ª » »	2,095,220.32 = 38.87 0|0	1,962,287.44 = 37.70 0|0

Ogni viaggiatore ha pagato una tassa media:

	1895	1894
in 1ª classe di	fr. 14.67	fr. 14.77
» 2ª »	» 5.39	» 5.30
» 3ª »	» 1.80	» 1.74

Il prodotto per viaggiatore e chilometro ammonta

a 7 centesimi nel 1895
a 6.88 » » 1894

2. — *Bagagli.*

Questo servizio è in aumento di 262 tonnellate sull'esercizio 1894, rappresentante un maggior valore di franchi 31,539.36 = 6.54 0|0, al quale i diversi traffici partecipano per una frazione approssimativamente eguale.

3. — *Animali.*

Come era prevedibile, i trasporti d'aninali nel 1895 sono considerevolmente diminuiti in confronto al 1894, durante il quale, l'importazione di bestiame da macello italiano in Svizzera e nelle zone limitrofe della Germania aveva preso delle proporzioni eccezionali.

La diminuzione comporta 15,878 capi e fr. 174,195 20 (20.65 0|0). Cionondimeno il prodotto supera di franchi 455.121.12 quelli corrispondenti del 1893.

4. — *Merci.*

Mentre che il numero delle tonnellate trasportate è salito da 811,168 a 825,002, il movimento comparato alla lunghezza totale delle linee è sceso da 474,704 a 466,172 tonnellate.

Il traffico coll'Italia è diminuito di 3600 tonn. in cifra rotonda. La diminuzione è di 7700 tonn. per ciascuna delle categorie: derrate alimentari ed oggetti mobiliari, materie accessorie per l'agricoltura e l'industria; d'altra parte, i materiali di costruzione accusano un aumento di 19,300 tonnellate, ed i prodotti metallurgici un altro di 4000 tonn.

I traffici principali comportano le cifre seguenti:

		1895	1894
Dalla Svizzera verso l'Italia . .	tonn.	38,699	34,088
Dall'Italia verso la Svizzera (compresi i cereali rispediti da Brunnen) .	»	289,145	289,892
Dalla Germania, Belgio ed Olanda verso l'Italia	»	653,109	153,687
Dall'Italia verso la Germania, Belgio, Olanda ed Inghilterra	»	75,433	82,213

In questi due ultimi traffici sono compresi ugualmente le merci rispedite in partenza da Chiasso transito, Pino transito e Locarno transito.

Le quattro principali categorie di tariffe si ripartiscono:

		1895	1894
Grande velocità .	tonn.	39,526 = 4.79 0|0	42,440 = 5.23 0|0
Spedizioni parziali	»	42,521 = 5.16 »	39,833 = 4.91 »
Vagoni completi (p. v.)	»	228,327 = 27.67 »	224,096 = 27.63 »
Tariffe speciali . .	»	514,628 = 62.38 »	504,799 = 62.23 »

Nel 1895 ogni tonnellata ha percorso in media chilometri 150.30 (nel 1894: 155.66 chilometri); il prodotto per tonnellata-chilometro è di 7.38 centesimi contro centesimi 7.10 nel 1894.

Il prodotto del servizio delle merci è salito da franchi 8,970,585.63 a fr. 9,154,495.29.

Confrontati a quelli del 1894, i *prodotti diversi* d'esercizio si scompongono così:

		1895	1894
Locazioni	fr.	682,961.03	671,003
Servizi ausiliari . . .	»	10,868.86	4,496.23
Altri prodotti	»	1,471.83	3,034.25
Totale . . .	fr.	695,301.72	678,534 17

Questi prodotti sono dunque in rapporto all'anno 1894 aumentati di fr. 16,767.55.

D. — Spese e statistica dell'esercizio.

SPESE	1895 (266 chilometri) Franchi	1895 0|0	1894 (266 chilometri) Franchi	1894 0|0	Confronto col 1894 in più	Confronto col 1894 in meno
I. Amministrazione generale .	498,029.75	5.54	497,180.79	5.71	848.96	
II. Sorveglianza e mantenimento della linea	1,794,576.20	19.93	1,803,706.39	20.70		9,130.19
III. Spedizioni e movimento .	1,997,172.17	22.19	1,906,995.45	21.88	90,176.72	
IV. Trazione	3,195,447.28	35.49	3,167,213 —	36.33	28,234.28	
V. Spese diverse	1,517,378.30	16.85	1,341,059 —	15.38	176,319.30	
Totale delle spese	4,002,603.70	100.00	8,716,154.63	100.00	286,449.07	

La spesa ammonta:

	1895	1894
Per chilometro di linea . fr.	33,844.37	32,767.50
» » » treno . »	3.2840	3.2087
» » percorso utile »	2.6972	2.6137
» » d'asse di vett. e carri »	0.1111	0.1049
» » di tonnellata »	0.0179	0 0170
Per cento dei prodotti d'eserc. »	54.82	53.87
» » sui trasporti »	57.24	56.23

(*Continua*).

INFORMAZIONI PARTICOLARI
DEL *MONITORE*

Ferrovie del Mediterraneo.

(*Elaborati per gli appalti delle provviste da farsi a carico della Cassa aumenti patrimoniali*).

La Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha presentato alla superiore approvazione gli elaborati per gli appalti delle provviste da farsi a carico della Cassa aumenti patrimoniali per l'esecuzione dei rifacimenti di binari e scambi armati in ferro, da eseguirsi durante l'esercizio finanziario 1896-97. L'importo approssimativo delle forniture delle quali trattasi, ammonta complessivamente a L. 990,000, compreso il trasporto dei materiali dai luoghi di consegna ai magazzini destinatari, le manipolazioni per scarico dai vagoni ed accatastamento e gli imprevisti.

Le gare di cui è questione riflettono le provviste delle quali infra, concernenti materiale di primo tipo:

1. Rotaie d'acciaio normali da m. 12, per binario corrente e di lunghezze diverse per scambi e crociamento, del peso di tonn. 3795;
2. Stecche a corniera n. 17,600, del peso totale approssimativo di kg. 140,800;
3. Chiavardo a becco, n. 35,300, del peso totale approssimativo di kg. 28,200;
4. Piastre intermedie a fori circolari n. 104,800, del peso totale approssimativo di kg. 209,600;
5. Piastre speciali di giunzione n. 8600, del peso totale approssimativo di kg. 80,800;
6. Caviglie a vite mordente da 0.13, n. 258,000, del peso totale approssimativo di kg. 103,200.

È inoltre prevista la fornitura di n. 10,500 chiodi per cuscinetti del peso totale approssimativo di kg. 4,200 e di accessori metallici speciali per scambi e crociamenti, cioè: cuori, barre, stecche, tiranti, cuscinetti, bolloni, spine, caviglie, ecc., per un importo approssimativo di L. 20,000.

(*Esperimento di stecche speciali « Stossfangschiene »*).

Siamo informati che la Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo, in seguito all' autorizzazione avuta per la confezione di 30 stecche speciali « Stossfangschiene », ha disposto che 14 di dette stecche vengano sperimentate sulla tratta fra i km. 7.200 e 8.160 della linea Savona-Bra, e che le altre 16 vengano sperimentate sul binario discendente della tratta della Succursale dei Giovi, compresa fra il Bivio Polcevera ed il doppio Bivio Torbella. La scelta è caduta su queste due località, perchè impiegandosi il nuovo giunto in corrispondenza ai binari nuovi, sembrò opportuno di eseguire l'esperimento in località nelle quali, per la forte pendenza o per l'intenso movimento, i logoramenti del materiale metallico d'armamento avvengono in modo rapido, e l'esperimento stesso può quindi in breve tempo condurre a risultati concludenti.

><

Progetto per la costruzione delle opere di approdo dei ferry-boats *al Porto di Messina.*

La Direzione Generale per le Strade Ferrate della Sicilia ha sottoposto alla superiore approvazione la proposta completa per la costruzione delle opere di approdo dei *ferry-boats* al porto di Messina. Assieme alla proposta la predetta Direzione ha trasmesso i relativi elaborati di appalto e l'elenco delle Ditte da invitarsi alla gara.

L'importo complessivo dei lavori è preventivato in L. 432,862, oltre all'importo del materiale metallico di armamento in L. 11,534.90.

Le opere considerate in progetto sono ripartite in tre lotti, cioè: *a*) opere murarie ed impianti diversi (banchine, fabbricato viaggiatori, muri di sostegno e di chiusura, ecc.; *b*) opere metalliche (pensiline, ponte mobile, verricelli e travate; *c*) pontile, cuscino elastico, respintori, ecc., ecc.

><

La costruzione prossima della ferrovia da Corleone a Chiusa S. Carlo.

Ci informano da Palermo che il signor cav. Roberto Trewhella, sub-concessionario della costruzione e dell'esercizio della ferrovia da Corleone a Chiusa S. Carlo, concessa alla Provincia di Palermo, con atto 31 marzo 1893, approvato con R. Decreto del 6 susseguente aprile, ha completato la cauzione prescritta nell'atto di concessione ora detto.

Con questo fatto vengono tolte di mezzo le difficoltà che si opponevano all'incominciamento di un'opera destinata a soddisfare un ardente desiderio delle popolazioni interessate, e che non poco giovamento porterà alle feraci contrade del Circondario di Corleone.

><

Ministero dei Lavori Pubblici.

(*Composizione dell'Amministrazione centrale*).

In seguito al movimento annunciato nel precedente numero la composizione dell'Amministrazione centrale dei Lavori Pubblici, è ora la seguente:

Segretariato Generale. — Divisione I. — *Capo Divisione:* Braggio comm. avv. Edoardo; *Capi Sezione:* Bonardi cav. Giovanni e Consiglio avv. cav. Antonino.

Ragioneria Centrale. — *Direttore Capo:* Maniscalco-Mustica cav. Gaspare; *Capi Sezione:* Fiorini cav. Antonio, Tancredi cav. Giuseppe, Cocchi cav. Edoardo, Traversari cav. Giuseppe.

Direzione Generale di Ponti e Strade. — *Direttore Generale:* Formichi comm. Augusto.

Divisione II. — *Capo Divisione:* Manganella cav. avv. Raffaele; *Capi Sezione:* Riegler cav. Ferdinando, Barbieri avv. cav. Giovanni e Tofano cav. avv. Guglielmo.

Divisione III. — *Capo Divisione:* Moltedo comm. Alfonso; *Capi Sezione:* Biscogli cav. Luigi, Conte avv. cav. Adalciso e Ruggi cav. Alfonso.

Direzione Generale delle Opere Idrauliche. — Divisione IV. — *Capo Divisione:* Zoccoli cav. avv. Ermete; *Capi Sezione:* Trombetta cav. Achille, Paulucci avv. cav. Angelo e Mazza cav. avv. Alfredo.

Divisione V. — *Capo Divisione:* Barbarisi cav. Saverio; *Capi Sezione:* Teglio avv. cav. Vittorio e D'Intino cav. avv. Francesco.

Divisione VI. — *Capo Divisione:* Tedesco comm. avv. Francesco; *Capi Sezione:* Bertolotti cav. Carlo, Castelli cav. Cesare e Nardulli cav. avv. Nicola.

><

Commissione permanente per la sistemazione dei torrenti.

La Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha proposto al Regio Ispettorato generale delle Ferrovie che, in sostituzione del signor cav. ing. Lauro Pozzi, Capo Divisione, traslocato da Milano a Torino, sia nominato Membro della Commissione locale permanente per la sistemazione dei torrenti nel II Compartimento del Genio Civile, la quale ha residenza in Milano, il signor ing. Giulio Tenca, Capo Sezione principale della Sezione Mantenimento, in Milano.

><

Ferrovia Messina-Patti-Cerda.

(*Progetto di lavori al torrente Cocuzza*).

La Sicula, ha presentato all'approvazione governativa la proposta di lavori urgenti da eseguire al torrente Cocuzza al chilometro 80.923 da Messina, della linea Messina-Patti-Cerda, onde riparare ai danni arrecati alla ferrovia dalle copiose pioggie del 26 e 27 marzo del corrente anno. La spesa all'uopo occorrente ammonta a L. 1100.

><

Riattivamento di treni direttissimi fra Pisa e Roma e fra Livorno e Colle Salvetti.

Siamo informati che col giorno 16 settembre p. v. verranno riattivati fra Pisa e Roma i direttissimi 9 e 10 e fra Livorno e Colle Salvetti i treni 39 e 40.

><

Ribassi ferroviari per il varo della regia nave Carlo Alberto a Spezia.

Ci consta che la Mediterranea avrebbe in animo di effettuare qualche treno speciale a prezzi ridottissimi, nell'occasione del varo a Spezia della regia nave *Carlo Alberto*, annunciato per il 20 settembre p. v.

><

Ferrovie del Mediterraneo.

(*Progetti, preventivi, ecc., presentati all'approvazione governativa*).

La Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici:

1. Il progetto dei lavori da eseguirsi in trincea di Broni, della linea *Alessandria-Piacenza*, per riparare i danni causati dal nubifragio del giorno 2 giugno 1896. Spesa preventivata L. 550;

2. Proposta di riparazioni dei danni cagionati in stazione di Santa Limbania al Porto di Genova, linea *Torino-Genova*, dallo straripamento del torrente Lagaccio, in seguito alle pioggie dirotte del 6 giugno 1896. Spesa preventivata L. 340;

3. Proposta pei lavori di sgombro e di pulimento della frana caduta il giorno 9 giugno 1896, all'imbocco Savona, della galleria Chiappa, fra le stazioni di Santuario e della Sella, lungo la strada ferrata da *Savona a Bra*. Spesa occorrente L. 120;

4. Il progetto per la copertura della vasca del rifornitore della stazione di Grosseto, lungo la ferrovia da *Roma a Pisa*. La spesa all'uopo occorrente ammonta a L. 480;

5. La proposta per l'esecuzione di lavori di riparazioni al tombino esterno alla ferrovia, alla progressiva 29.117.85 della linea *Valenza-Vercelli*, presso Partengo;

6. La proposta per la ricostruzione del ponticello situato al chilom. 183.787, fra le stazioni di Cariati e di Crucoli, lungo la ferrovia da *Taranto a Reggio*, con annesso preventivo di spesa di L. 2000;

7. Il preventivo della spesa di L. 320 per il ripristino della copertura dei cessi isolati in stazione di S. Giuseppe, nella linea da *Savona a Bra*, in seguito al vento impetuoso del 10 aprile 1896;

8. Il progetto modificato per i lavori di consolidamento del ponte sul vallone Fiori 2°, al chilom. 68.101.78, presso la stazione di Pisciotta, lungo la ferrovia da *Battipaglia a Castrocucco*. La spesa occorrente per l'esecuzione delle opere, alle quali sarà provveduto mediante appalto a licitazione privata, è preventivata in L. 38,000;

9. Il preventivo della spesa di L. 3900, relativo ai lavori di sgombro della frana avvenuta nel giorno del 12 maggio 1896 nella falda destra della trincea, fra i chilom. 31.097 e 31.136.95, della linea da *Torino a Genova*.

(*Biglietti di andata e ritorno*).

La Mediterranea ha disposto che venga prorogato l'esperimento degli speciali biglietti di andata e ritorno di 3ª classe sulla tratta da Torino P. N. a Rosta.

><

Ferrovie dell'Adriatico.

(*Gara aggiudicata*).

Il giorno 25 di agosto p. p. in Ancona, presso la Direzione dei lavori delle Strade Ferrate Meridionali, ebbe luogo la gara a licitazione privata per l'appalto dei lavori relativi alla sostituzione dei vôlti in muratura a travate metalliche lungo la linea da Chiusi a Firenze. Alla gara vennero invitate 41 Ditte e presentarono offerta di ribasso in numero di 27. Rimase aggiudicataria provvisoria la Ditta Loni Baldassarre da Firenze, col ribasso del 25 0[0 sui prezzi della tariffa.

(*Progetti, preventivi, ecc. presentati all'approvazione governativa*).

La Direzione Generale per le Strade Ferrate Meridionali ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici:

1. La proposta per il rifacimento con rotaie di acciaio di un tratto di binario attualmente armato in ferro, della lunghezza di m. 1830. La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 11,200, non compreso il valore del materiale metallico di armamento previsto in L. 31,397.89. All'esecuzione dei lavori si propone di provvedere in economia;

2. Il contratto stipulato con la Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche, sedente in Padova, per l'appalto della fornitura e della posa in opera dei materiali metallici occorrenti pel ricambio di 11 lungherine in ferro nelle travate del ponte sul Bacchiglione, al chilometro 117.835.75 della ferrovia da *Bologna a Padova;*

3. La proposta per la sistemazione dei ponticelli e sottovia ad impalcatura metallica, situati ai chilometri 77.314.83, 83.509.59, 103.701.37 e 104.667,83 da Firenze, della linea da *Pistoia a Bologna*. La spesa totale all'uopo preventivata ammonta a L. 8380; ed all'esecuzione delle opere si provvederà mediante appalto a licitazione privata;

4. I contratti stipulati colle seguenti Ditte:

a) Colla Ditta Macchi, Izar e Comp. di Milano, per la fornitura di 100,000 arpioni ordinari, modello numero 2 ex-A. I., e 50,000 chiavarde col capo a becco di anitra, del diametro di mm. 22, del secondo tipo delle ferrovie complementari;

b) Colla Società degli Alti Forni, Fonderie ed Acciaierie di Terni, per la provvista di 70 rotaie d'acciaio, della lunghezza ciascuna di m. 11.94 e del modello V^4 ex-Romane;

c) Colla Ditta ing. Ernesto Breda e Comp. di Milano, per la fornitura di 6 locomotive con tender, del gruppo 180, a 4 ruote accoppiate, e 12 locomotive-tenders a 6 ruote accoppiate, del gruppo 270;

d) Colla Ditta-Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche di Padova, per la provvista di 500 cuscinetti di scivolamento, marca A. I. V. 1; di 200 cuscinetti per controrotaia, marca A. I. V. 6; di 200 cuscinetti per controrotaia, modello I. A. V. 7, e 100 cuscinetti di scivolamento, marca S. 1;

e) Colla Ditta Fratelli Diatto di Torino, per la provvista di 18 carri coperti, della serie $F^{v.c.}$ con freno;

f) Colla Ditta ing. Ernesto Breda e Comp. di Milano, per la fornitura di 20 carri scoperti a sponde alte, serie M con freno;

g) Colla Ditta-Società Nazionale delle Officine di Savigliano, per la provvista di 6 carri a bagaglio, a due compartimenti, della serie D^v con freno;

h) Colla Ditta Giovanni Ansaldo di Sampierdarena, per la fornitura di 6 locom.-tenders del gruppo 270, a 6 ruote accoppiate;

i) Colla Ditta A. Grondona, Comi e Comp. di Milano per la provvista di:

5 carrozze di 1ª classe a corridoio, serie A. A. R. $N^{v.c.}$, con freno;

5 carrozze di 2ª classe a corridoio, serie B. B. R. $N^{v.c.}$, con freno;

18 carri coperti, serie $F^{v.c.}$, con freno.

><

Viaggio Roma-Perugia con la deviazione per Terontola.

L'Adriatica, aderendo al desiderio manifestato dal Regio Ispettorato Generale delle Strade Ferrate, ha disposto perchè all'elenco dei viaggi che possono essere effettuati seguendo una via diversa dalla più breve, venga praticata l'aggiunta del viaggio *Roma-Perugia* con la deviazione per Terontola ed il maggior percorso di chilom. 31.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato, in sue recenti adunanze, ha dato il suo parere sui seguenti affari concernenti il servizio delle Strade Ferrate:

1. Sulla questione dell'applicabilità della multa contrattuale, per ritardo nel compimento dei lavori, e sulla concessione di maggiori compensi in favore dell'Impresa Ricciardella Luigi per i lavori di consolidamento del rilevato e del ponticello al km. 63.568 della linea ferroviaria da Termoli a Campobasso;

2. Su di un atto di transazione concordato coll'Impresa Bertoglio a definizione delle questioni sorte in dipendenza della esecuzione dei lavori di raddoppiamento del binario fra le stazioni di Stradella e di San Nicolò lungo la ferrovia da Alessandria a Piacenza;

3. Sulla questione dell'applicabilità della multa contrattuale, per ritardo nel compimento delle opere, e sulla concessione di maggiori compensi in favore dell'Impresa Medini Luigi per i lavori di prolungamento del binario della rimessa locomotive nella stazione di Rovigo, lungo la ferrovia da Padova a Bologna.

Il Consiglio di Stato ha poi ritenuto:

a) che anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le espropriazioni possa approvarsi un progetto della Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo, relativo all'esecuzione di lavori d'ampliamento della stazione di Cuneo, in dipendenza dell'innesto nella medesima della nuova linea da Cuneo a Saluzzo. La spesa preventivata per l'esecuzione dei lavori, per il cui compimento è assegnato il termine di due anni, ammonta a L. 120,000 non comprese L. 97,755.04 per materiale metallico di armamento;

b) che con talune aggiunte e modificazioni, possa, anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le espropriazioni, essere approvato un progetto della Direzione Generale per le Strade Ferrate del Mediterraneo, relativo all'esecuzione di alcune opere di ampliamento della stazione di Cannelli, lungo la strada ferrata da Cantalupo a Cavallermaggiore. La spesa preventivata per la esecuzione delle opere, per il cui compimento è assegnato il termine di due anni, ascende a L. 59,148.32;

c) che anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per l'espropriazione meriti la superiore approvazione un progetto presentato dalla Direzione Generale della Società Anonima delle Ferrovie Nord-Milano, concernente l'ampliamento della stazione di Como-Lago. Per il compimento delle opere è assegnato il termine di un anno.

><

Tariffe ferroviarie italiane.

L'Amministrazione delle Strade Ferrate Meridionali, in nome e per conto anche di quelle delle Ferrovie del Mediterraneo, ha presentato all'approvazione governativa la seguente aggiunta di tariffa relativa al *carburo di calcio per la fabbricazione del gas acetilene:*

« Col 1° ottobre p. v. si introdurrà nella nomenclatura e classificazione delle merci a piccola velocità, compresa nelle tariffe e condizioni pei trasporti sulle strade ferrate, la voce: *carburo di calcio per la fabbricazione del gas acetilene*, colla indicazione della classe 3ª e della tariffa speciale n. 109, serie *B* ».

—

Sono in corso i seguenti Decreti dei Ministri dei Lavori Pubblici e di Agricoltura, Industria e Commercio:

1. Decreto che approva la modificazione all'art. 113 delle tariffe e condizioni pei trasporti sulle strade ferrate, giusta la proposta della Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo presentata d'accordo con quelle delle Ferrovie dell'Adriatico e della Sicilia, secondo la quale modificazione si riduce da L. 0.60 a L. 0.50 l'ammontare della tassa facoltativa di pesatura in controllo del veicolo vuoto;

2. Decreto col quale è approvata, in via di esperimento, con validità dal 1° agosto 1896, l'estensione della tariffa locale n. 207 P. V. per il trasporto dei fusti vuoti sulla Rete Sicula, in conformità del progetto all'uopo presentato dall'Amministrazione interessata. Per tal modo l'intestazione della tariffa medesima verrebbe ad essere così modificata: « Spedizioni in partenza dalle stazioni di Catania, Catania-Porto, Giarre-Riposto, Messina, Messina-Porto, Milazzo, Palermo, Palermo-Porto, Siracusa, Siracusa-Porto e Termini;

3. Decreto col quale si dispone che il servizizio del pontile e del binario dello scalo lacuale, alla stazione ferroviaria di Colicio, venga soppresso; e che, in luogo del servizio medesimo, sia riattivato il servizio ippico, che sarà effettuato a cura e spese della Società Lariana di Navigazione del lago di Como, alle medesime condizioni e mediante la riscossione della stessa sovratassa di L. 1.50, che veniva applicata prima della costruzione del pontile, che viene ad essere soppresso.

—

Il Ministero del Tesoro, d'accordo con quello delle Finanze, ha dato il suo bene stare alla rinnovazione per un altro anno, ed alle stesse condizioni, a datare dal 1° ottobre p. v., della concessione di cui fruiva la Società della Ferrovia Sassuolo-Modena-Mirandola-Finale per i suoi trasporti di carbon fossile in blocchi, in polvere e mattonelle da Venezia a Modena.

—

La Mediterranea ha sottoposto, con parere favorevole, al Ministero dei Lavori Pubblici una domanda della Ditta Gabrielli e Bramanti per ottenere che le sia prorogata per un altr'anno, ed alle stesse condizioni, la concessione di cui fruiva per i suoi trasporti di sale da Novara a Biella, la quale è vincolata all'impegno nella Ditta per un traffico minimo annuale di 800 tonnellate.

—

L'Adriatica ha sottoposto, con parere favorevole, al Ministero dei Lavori Pubblici una domanda della Ditta G. Stucky di Venezia, intesa ad ottenere la rinnovazione pura e semplice per un altr'anno, ed alle stesse condizioni, della concessione per i suoi trasporti di farina e di crusca da Venezia ad Udine, accordatale nel passato esercizio.

—

La Mediterranea ha presentato con parere favorevole una domanda della Ditta Roze di Barletta, intesa ad ottenere che i trasporti di sansa vergine a carro completo, anche alla rinfusa, che intende di eseguire da qualsiasi stazione mediterranea per Barletta, le sia accordata la stessa agevolezza già consentita ad altre Ditte, vale a dire, l'applicazione, limitatamente al percorso di quella rete, col minimo di 44 chilometri, dei prezzi della tariffa speciale N. 122, serie *D*, dietro impegno di un traffico minimo annuale di 600 tonnellate.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie interprovinciali Venete. — L'onorevole Prinetti, Ministro dei Lavori Pubblici, e l'on. Luzzatti, Ministro del Tesoro, hanno il 30 agosto u. s. stipulato il contratto con la Società Veneta per l'esercizio delle ferrovie interprovinciali venete.

Ferrovia Cortemilia-Bistagno. — L'annunciata adunanza a Cortemilia degli enti interessati per un progetto di ferrovia Cortemilia-Bistagno ebbe luogo il 30 agosto, coll'intervento dei rappresentanti di molti Comuni.

Aperta la seduta, venne riconfermato alla presidenza effettiva dell'adunanza il Sindaco di Cortemilia, ed alla vicepresidenza venne chiamata la Rappresentanza di Acqui, fra le generali approvazioni.

Premessa una breve esposizione della pratica ferroviaria da parte del Sindaco di Cortemilia, oggetto della convoca fatta, aggiunse spiegazioni d'ordine tecnico e finanziarie preventivate dal progettante ingegnere Giuliano, con una spesa di circa L. 2,500,000, sulle quali i Comuni sarebbero chiamati per una contribuzione di L. 500,000, già accettate per una comune e perfetta intelligenza per una giusta metà dai Comuni di Cortemilia e di Acqui, invitando perciò i congregati a discutere e deliberare sul restante costo insignificante, necessario al compimento di una così grande e desiderata opera.

Sulla proposta del cav. avv. Accusani, di Acqui, viene infine messo in votazione un ordine del giorno che, approvando i criteri di cui nella circolare d'invito, venisse intanto delegata alla Presidenza la nomina di una Commissione direttiva di sette membri, colla presidenza onoraria del senatore Saracco, e quella effettiva del Sindaco di Cortemilia, per un progetto di riparto delle L. 500,000; ed affinchè dalla stessa possano essere avviate in modo definitivo le pratiche opportune per l'esecuzione dell'opera che dovrà tornare così vantaggiosa a tutta la Valle Bormida.

La proposta fu approvata all'unanimità.

Ferrovia Mestre-Bassano. — Domenica scorsa ebbe luogo a Norle l'adunanza annunciata e promossa da un Comitato presieduto dal sindaco di Venezia per propugnare la linea della Valsugana.

L'adunanza fu numerosissima e venne formulato il voto perchè la ferrovia Mestre-Bassano-Trento venga eseguita al più presto.

A proposito di questa linea, troviamo nella *Gazzetta di Venezia* una lettera dell'ingegnere Giuseppe Colli, il quale risponde agli apprezzamenti ed ai calcoli fatti dall'*Adriatico* sulla costruzione e sul costo di questa linea. Ne stralciamo una parte:

« L'*Adriatico* sostiene per l'autorità di competenti, che tale nuova linea costerà solo tre milioni e mezzo di lire.

In Italia i preventivi ferroviari, fatti al modo dei campanili e dei partiti, hanno dolorosamente dimostrato che i consuntivi devono essere per lo meno duplicati.

Per mostrare quale sarebbe la spesa reale della diretta Mestre-Bassano, prendiamo un esempio in casa nostra.

Il preventivo per le ferrovie consorziali era di circa otto milioni, le Provincie interessate ne hanno speso diciotto, la lunghezza delle linee in numeri tondi è di chilom. 100, una spesa quindi complessiva di 170 mila lire al chilometro. La Mestre-Bassano si presenta in condizioni assai simili alle ferrovie consorziali, ammessi i 50 chilometri che sono un'opinione dell'*Adriatico*, essa importerebbe una spesa non di sei, ma di otto milioni e mezzo, e ciò senza tener conto del materiale mobile ».

Ferrovie del Mediterraneo. — *Prodotti dal 1° luglio al 31 agosto 1896.* — Nella decade dal 21 al 31 agosto 1896 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate del Mediterraneo (Rete principale e Rete secondaria) ascesero a L. 3,851,859.24, con un aumento di lire 63,400.78 sulla corrispondente decade del 1895.

L'insieme dei prodotti dal 1° luglio al 31 agosto 1896 si ragguaglia a L. 21,595,355.83 presentando un aumento di L. 66,371.57 sul periodo corrispondente dell'esercizio precedente.

Ferrovie dell'Adriatico. — *Prodotti dal 1° gennaio al 20 agosto 1896.* — Nella decade dall'11 al 20 agosto ora scorso i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate Meridionali, Rete Adriatica (Rete principale e Rete complementare) ascesero a L. 2,827,546.10 con una diminuzione di L. 257,996.54 su quelli ottenuti nella corrispondente decade del 1895.

L'insieme dei prodotti dal 1° gennaio al 20 agosto 1896 si ragguaglia a L. 60,440,177.55 e presenta una diminuzione di L. 892,021.45 in confronto dello stesso periodo del precedente esercizio.

Ferrovie della Sicilia. — *Prodotti dal 1° luglio al 10 agosto 1896.* — Nella decade dal 1° al 10 agosto i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate della Sicilia (Rete principale, Rete complementare e Stretto di Messina) ascesero a L. 274,563, con una diminuzione di L. 27,630 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

I prodotti dal 1° luglio al 10 agosto 1896 ammontano a L. 1,063,121, con una diminuzione di L. 54,893 sul corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie Svizzere. — *Compagnia generale delle tramvie svizzere.* — Malgrado le circostanze eccezionalmente sfavorevoli dell'anno 1895, l'esercizio accusa ancora

un miglioramento sui risultati dell'anno precedente. Vi fu infatti un aumento di 8942 franchi sull'antica rete di Ginevra e di 2796 franchi su quella di Bienne. I prodotti della linea Saconnex-Champel hanno raggiunto 136,673 fr. contro 33,023 franchi nel 1874; ma qui il confronto non può farsi, la prima cifra riguardando un esercizio completo e la seconda solamente qualche mese di esercizio.

I prodotti totali per l'insieme delle reti ammontano a 838,687 franchi nel 1895, contro 723,299 franchi nel 1894, cioè un aumento di 115,388 franchi.

I prodotti netti ammontano a 245,701 franchi, contro 212,446 franchi nel 1894.

Dividendo per azione: lire quarantacinque.

— *Le Ferrovie Retiche.* — Il Governo dei Grigioni ha ricorso al Tribunale federale contro la decisione della Commissione federale di stima per le Ferrovie Retiche circa l'espropriazione del terreno cantonale del Reno.

Ferrovie Francesi. — *Linea S. Germain-Poissy.* — Il giorno 23 agosto è stata inaugurata la linea S. Germain-Possy. La nuova linea parte da S. Germain, segue la via Poissy, fino alla foresta, dopo aver passato il passaggio a livello del raccordamento dell'Ovest alla Grande Cintura. Nella foresta essa segue la strada nazionale da Parigi a Cherbourg, fino alla via della Repubblica a Poissy.

Il servizio è ridotto come quello di una tramvia.

Ferrovie Austriache. — *Ferrovie con armamento sopra lungherine metalliche.* — La linea ferroviaria da Vienna a Tetschen della Società del Nord Ovest austriaco, attraversa un terreno assai accidentato, che rese necessaria l'adozione di curve aventi il raggio minimo di m. 275; in essa vi sono dei tronchi nei quali lo sviluppo delle curve raggiunge il 50 0|0 della lunghezza totale. La circolazione dei treni con forti velocità, rese assai oneroso e difficile il mantenere l'allineamento della linea in quelle curve così strette, in cui il binario, appoggiato su traverse, subiva continui spostamenti nel senso trasversale.

In conseguenza di ciò, fino dal 1876 la direzione dei lavori di quelle ferrovie, mise in opera sopra due tronchi di prova, dello sviluppo complessivo di Km. 4, delle lungherine metalliche di profilo consimile a quello Vantherin; e superati i primi anni di manutenzione costosa, assodato che per facilitare il prosciugamento della massicciata era preferibile impiegare pietrisco anzichè ghiaia, si riconobbe che in quelle speciali condizioni di curve strette, l'armamento su lungherine metalliche era preferibile a quello su traverse in legno, benchè il costo del primo raggiungesse L. 37.75 per metro corrente mentre quello del secondo non superava le L. 28,55. Dopo venti anni di esercizio intenso solo in uno dei tronchi di prova occorse rinnovare l'armamento, e nel frattempo, visti i buoni risultati ottenuti, molti altri chilometri di binario vennero armati su lungherine. L'ultimo tipo adottato è in acciaio, e la sezione è larga cm. 30 alla base ed alta cm. 75: pesa Kg. 29.2 per metro lineare, ed altrettanti ne pesa la rotaia: lo scartamento è mantenuto da tiranti in ferro che, ogni m. 3 collegano fra loro le lungherine: il totale peso della soprastruttura è di Kg. 141 per metro lineare, ed il costo è di L. 33.60 per metro lineare, contro 28.55 per la via su traverse in legno. Il vantaggio essenziale presentato da questo armamento è la miglior conservazione del materiale, e dell'allineamento; la minore spesa di manutenzione (dopo i primi anni), ed infine la maggior durata.

Nell'articolo citato trovansi particolareggiate notizie al riguardo, che hanno uno speciale interesse, tanto più, perchè l'armamento su lungherine è generalmente ritenuto inferiore a quello su traverse, mentre nel caso speciale per le particolari ed eccezionali condizioni della linea, si è manifestato preferibile.

Ferrovie degli Stati Uniti. — *Galleria attraverso il Pike's in America.* — Finora il primato nella costruzione di grandi gallerie, era rimasto agli ingegneri europei, di fronte a quelli americani: dacchè alle lunghezze quali sono quelle delle gallerie dell'Arlberg, del Cenisio, del Gottardo, e quella del Sempione ancora in progetto, non era giunta, e neppure si era avvicinata nessuna costruzione americana.

Da recenti informazioni, però, risulta che si è costituita in America una società, la *Pike's Peak Mining Railwak Company,* con un capitale di 25 milioni di dollari, allo scopo di costruire una grande galleria sotto il Pike's Peak, necessaria per grandiose coltivazioni minerarie aurifere.

La galleria progettata è a doppio binario, e se ne dovevano iniziare i lavori in questa estate: l'imbocco trovasi presso la città di Colorado, essa finisce presso Cripple-Creak, con una lunghezza di Km. 36. Dalla stessa debbonsi diramare altre gallerie sotto le Cow Monntain e Bull Hill della lunghezza complessiva di Km. 41: per modo che lo sviluppo totale delle gallerie da costruirsi è di Km. 74; e solo la galleria principale avrà già una lunghezza eguale a poco meno del doppio della galleria in progetto sotto il Sempione. L'imbocco della galleria principale trovasi ad oltre m. 2000 s. l. m., e la pendenza della galleria sarà dell'1 : 1000, onde assicurare lo smaltimento delle acque. Per la costruzione delle gallerie si prevede una spesa di 20 milioni di dollari, che forse saranno in parte compensati dal fatto che molto probabilmente una delle gallerie secondarie attraverserà importanti giacimenti minerarii. Il lavoro dovrà essere compito in un decennio.

Notizie Diverse

I lavori del Trasimeno. — Si ha da Perugia che il 27 corrente avrà luogo la grande e solenne inaugurazione dei lavori del Trasimeno. Vi interverranno l'on. Ministro Guicciardini, i deputati e senatori della Provincia e tutte le Autorità. Parleranno l'on. Guicciardini e l'on. Pompili. Questi è il principale promotore della bonifica del Trasimeno, e si deve alla sua costanza, alla sua energia ed al suo ingegno se l'opera è oramai assicurata e sarà rapidamente compiuta.

Gli appaltatori di lavori pubblici. — L'onorevole ministro Prinetti ha diramato agli uffici provinciali del Genio civile una nota di quegli appaltatori che non debbono essere ammessi alle gare indette pei lavori governativi; inoltre ha inviato agli stessi uffici l'elenco speciale di coloro che hanno liti col Governo; essi saranno esclusi dagli appalti finchè le vertenze non siano appianate.

Binari deviatori di rifugio. — In talune ferrovie inglesi sono stati impiantati dei binari deviatori di rifugio nei quali sono inviati veicoli o convogli che vengono in momenti inopportuni da linee accessorie in direzione della linea principale. In questi binari, che potrebbero funzionare come i binari di sicurezza in controdipendenza delle linee di montagna, le rotaie sono fiancheggiate da longarine di legno e sono coperte da uno strato di sabbia, sul quale le vetture vengono fermate a poco a poco e con ogni sicurezza.

L'influenza della ferrovia transiberiana. — Le notizie che giungono dalla Siberia constatano che la ferrovia che si costruisce in quella vasta regione, vi provoca già una notevole influenza civilizzatrice.

Così, ad esempio, presso la stazione di Ob, dove le rive del fiume Obi erano, non ha guari, un vero deserto, è sorta da due anni una specie di città, con bazar, magazzini, botteghe, albergo, e, sventuratamente, anche degli spacci di liquori, dove i contadini e gli altri operai vanno a consumare i larghi salari che ricavano dal lavoro. Presentemente si attraversa in questa località il fiume Obi mediante quattro chiatte: il ponte, che si sta costruendo, sarà terminato nel prossimo anno. La circolazione regolare sul tronco occidentale della ferrovia della Siberia è ora aperta fino ad Omsk, e si è stabilito fra questa città e Mosca dei treni corrieri continui, la cui velocità sulla via siberiana non deve oltrepassare i venticinque km. all'ora.

L'illuminazione elettrica dei treni ferroviari. — L'esempio dato dalla London, Tilbury and Southern Railway della illuminazione elettrica dei treni, è stato seguito da altre diciotto Società inglesi, fra le quali anche dalla Great Northern e dalla North British, che sono fra le più importanti.

Ogni vagone ha una dinamo e una batteria di accumulatori, così che l'illuminazione è costante tanto se il treno cammina o se è fermo, e dinamo e batteria sono collocate per modo da non toglier posto ai viaggiatori. La dinamo non assorbisce altro che un terzo della forza ed è messa in moto per mezzo di trasmissioni dall'asse nel vagone.

Un apparecchio perpendicolare permette di mantenere sempre quasi eguale la velocità del generatore, nonostante la diversità nella velocità del vagone. Quando la dinamo non è più in movimento per le fermate del treno, l'accumulatore fornisce la illuminazione. I vagoni di prima e seconda classe sono illuminati da due lampade di otto candele, e quelli di terza da due lampade di cinque candele.

Il maggior peso per l'illuminazione è di 250 km. e la locomotiva usa per ogni vagone una forza maggiore di un mezzo cavallo.

La spesa per gli apparati elettrici in ogni vagone varia dalle 1000 alle 1250 lire italiane.

Impianto elettrico in Svizzera. — Recentemente si è costituita a Svitto una Società anonima dal titolo *Società Svittese di elettricità*, col capitale di fr. 600,000 in azioni e fr. 600,000 in obbligazioni, per dotare di luce e di forza motrice quella ridente plaga, che comprende Svitto, Brunnen, Goldau, Einsiedeln, Küssnacht, Axenstein, Rigi, Seelisberg, ecc. Si costruirà pure una tramvia elettrica, sul sistema di quelle di Lugano, fra Brunnen, Svitto e Seeven, e da Brunnen alla Fronalp. Il Consiglio di amministrazione è composto dei seguenti signori: Loser, presidente; Boveri, vice-presidente; Dr. Bühler, Furk, architetto Hürliman, ing. A. Nizzola, consiglieri. La forza motrice (2000 cavalli) viene derivata dal fiume Muotha.

Trasmissione di forza con l'aria compressa. — Un importante impianto di trasmissione di forza, mediante l'aria compressa, è stato eseguito recentemente per le miniere della *North Star Min. Com.* nella Gras Walley in California. Le condizioni locali ed uno studio accurato della questione hanno fatto scartare altri mezzi di trasmissione, quali quello con acqua sotto pressione e quello mediante l'elettricità: e si è data la preferenza ad un impianto coll'aria compressa, il quale, nel caso speciale, ha permesso di ottenere un miglior rendimento con una minor spesa d'impianto.

Una importante derivazione d'acqua permette d'usufruire di forza motrice idraulica, e venendo a mancare questa, parte dell'impianto sarà ancora utilizzabile per un funzionamento a vapore: è certo questo uno dei vantaggi che solamente può presentare un impianto di trasmissione ad aria compressa. La forza motrice, teoricamente disponibile nella condottura di acqua, è di HP 303; essa viene raccolta da una ruota Pelton del diametro di m. 5.65 alla quale è direttamente collegato un compressore *compound* i cui cilindri sono rispettivamente di cm. 45 e 25 di diametro, colla corsa di cm. 60 e con 110 colpi al minuto. Questo compressore è ad ammissione variabile di aria, di guisa che può dare anche 1|4, 1|2 e 3|4 della potenza totale di cui è capace. Il rendimento della ruota Pelton è ritenuto superiore al 90 per cento, e la massima potenza che può assorbire il compressore è di HP 283. La condottura dell'aria compressa, calcolata per una pressione normale di atmosfere 5 a 6 1|2, misura una lunghezza di circa m. 250 dai compressori al pozzo della miniera, ed è del diametro di circa cm. 15: essa è stata preventivamente provata alla pressione idraulica di 8 atmosfere.

Come in tutti gli impianti razionalmente eseguiti, allorchè la pressione è un po' elevata, l'aria compressa viene riscaldata appena prima di essere distribuita alle macchine operatrici, le quali consistono in un argano per il servizio dell'estrazione dalle miniere che richiede una forza di circa 100 HP, oltre a diverse pompe per l'esaurimento dell'acqua. Nell'insieme vengono utilizzati alla miniera 203 HP di forza, per modo che il rendimento della trasmissione, dal compressore alle pompe ed alle altre operatrici incluse, risulta del 71.6 0|0.

Se però si tien conto del riscaldamento che si fa subire all'aria, riducendo in forza motrice la quantità di combustibile impiegata per tale scopo, il rendimento della trasmissione scende al 66 0|0.

L'impianto funziona regolarmente da alcuni mesi, ed ha pienamente confermato i vantaggi che gli ingegneri, che lo hanno progettato ed eseguito, si attendevano dall'applicazione dell'aria compressa.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Segniamo con un asterisco * le notizie di cui diamo maggiori ragguagli nelle Informazioni Particolari, ove sono pubblicate eziandio le *Deliberazioni del Consiglio di Stato* e le *Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici*.

1. — Progetti e preventivi di spese presentati per l'approvazione al R. Ispettorato Generale.

Rete Adriatica. — L. 11,200 * proposta di rifacimento in acciaio di m. 1830 di binario in ferro, oltre a L. 31,397.89 per materiale metallico d'armamento;

L. 8380 * proposta di sistemazione di diversi ponticelli sulla linea Pistoia-Bologna;

Contratti diversi * per fornitura di materiale rotabile e di materiale metallico d'armamento.

Rete Mediterranea. — L. 990,000 *, elaborati per gli appalti delle provviste da farsi a carico della Cassa aumenti patrimoniali;

L. 38,000 * proposta di lavori di consolidamento sulla linea Battipaglia-Castrocucco;

L. 3900 * preventivo per lavori di sgombro sulla linea Torino-Genova;

L. 2000 * proposta di ricostruzione di un ponticello sulla linea Taranto-Reggio;

L. 550 * progetto di lavori in trincea di Broni, linea Alessandria-Piacenza;

L. 480 * progetto di lavori al rifornitore della stazione di Grosseto, linea Roma-Pisa;

L. 340 * proposta di lavori di riparazione sulla linea Torino-Genova;

L. 320 * preventivo di lavori in stazione di S. Giuseppe, linea Savona-Bra;

L. 120 * proposta di lavori di sgombro sulla linea Savona Bra;

Proposta * di lavori di riparazione sulla linea Valenza-Vercelli.

Rete Sicula. — L. 432,862 * proposta per costruzione di opere di approdo dei *ferry-boats* al porto di Messina, oltre a L. 11,534.90 per materiale metallico d'armamento;

L. 1100 * proposta di lavori di riparazione sulla linea Messina-Patti-Cerda.

3. — Gare aggiudicate provvisoriamente.

Rete Adriatica. — Alla Ditta Loni Baldassare, di Firenze, l'appalto * dei lavori per sostituzione dei vòlti in muratura a travate metalliche, lungo la linea Chiusi-Firenze, col ribasso del 25 0|0 sui prezzi di tariffa.

4. — Gare aggiudicate definitivamente.

Rete Mediterranea. — Alla Ditta Grano Giuseppe, di Taranto, l'appalto lavori di sistemazione della stazione di Cosenza in seguito all'innesto del tronco Cosenza-Pietrafitta, col ribasso del 19.13 0|0 sui prezzi di tariffa;

Alla Società Nazionale delle Officine di Savigliano l'appalto lavori di costruzione d'una travata metallica pel sottovia Galileo Galilei in stazione di Milano centrale, col ribasso del 22 0|0 sui prezzi di tariffa.

5. — Contratti stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Mediterranea (Seduta del Comitato e del Consiglio d'amministrazione, 31 agosto). — Colla Società degli Alti Forni, Fonderie ed Acciaierie di Terni per fornitura di tonn. 2376 di rotaie di acciaio fuso Bessemer;

Colla Società Metallurgica italiana di Livorno per fornitura di chilogr. 50,000 di rame rosso in barre per viti passanti di focolai di locomotive;

Colla Ditta Rodriguez Giovanni di Napoli per costruzione e posa in opera di una tettoia metallica per copertura del riparto Fucine nelle Officine di Pietrarsa;

Colla Ditta Fratelli Bietti e G. Minacca di Milano per fornitura di chilogr. 150,000 di piombi a serie per carri;

Colla Società Ligure Metallurgica di Sestri Ponente per fornitura di chilogr. 200,000 di lamiere di ferro omogeneo di vario spessore;

Colla Société Anonyme Métallurgique de Prayon à Liège per fornitura di chilogr. 100,000 di zinco in lamiera;

Colla Ditta De Ponti, Rainoldi e C. di Milano per fornitura di chilogr. 40,000 di acqua ragia;

Colla Ditta Filippo Tassara e Figli di Voltri per fornitura di 3000 molle a spira in acciaio Martin-Siemens per carri e carrozze e di altre 500 per locomotive e tenders;

Colla Società Anonima dello Stabilimento Metallurgico di Piombino per fornitura di N. 45,000 piastre di ferro colato intermedie, a fori circolari per armamento;

Colla Ditta G. B. Magnani di Torino per costruzione di una galleria artificiale in prosecuzione all'imbocco est della galleria Vernazza fra Vernazza e Corniglia.

II. — Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Napoli (15 settembre, ore 10, 2ª asta per deserzione 1° incanto). — Appalto delle opere e provviste occorrenti alla costruzione della diga di recinzione del bacino di carenaggio e dell'antistante darsena nel Porto di Napoli. Importo L. 400,000. Cauz. L. 40,000.

Ministero dei Lavori Pubblici (18 settembre, ore 10, unico e definitivo). — Appalto delle opere e provviste occorrenti per la costruzione di una scogliera e sistemazione della sponda interna a riparo della pericolosa frana che minaccia la località denominata la *Madonna del Ganfo*, a destra del fiume Po (m. 370) in Comune di Motteggiana (Mantova). Importo L. 180,000. Cauzione provvisoria L. 6000.

Ministero dei Lavori Pubblici (19 settembre, ore 10, unico e definitivo). — Appalto delle opere e provviste occorrenti per la sistemazione della Sala per le gravi operazioni nel primo piano della Clinica chirurgica del Policlinico « Umberto I » in Roma. Importo L. 21,188.03. Cauz. provv. L. 1500.

Prefettura di Ravenna (21 settembre, ore 11, unico e definitivo). — Appalto dei lavori urgenti di riparazione con difesa frontale alle Calte del palazzo Rosso Manzoni, Schiappa inferiore, in Comune di Lugo (m. 242). Importo L. 11,950. Cauz. provv. L. 600.

Comune di Pattada — Sassari — (22 settembre, ore 9, 1ª asta). — Appalto per la costruzione di una condotta d'acqua potabile. Importo L. 113,729.13. Cauz. L. 13,000. Fatali 10 ottobre, ore 15.

APPALTI ALL'ESTERO.

Belgio. — Quanto prima avranno luogo importanti aggiudicazioni per le Strade Ferrate dello Stato. Il materiale da fornirsi comprende ferro ed acciaio in barre, accessori diversi per locomotive, vetture, vagoni, ecc.. in 74 lotti.

— *Governo Provinciale a Liegi* (18 settembre). — Costruzione di una parte della strada da Landen a Orsmael compreso l'impianto di un ponte a tavole metalliche.

Bulgaria. — *Ministero dei Lavori Pubblici a Sofia* (19 ottobre). — Costruzione della linea ferrata Routchouk-Zagara. Prezzo d'asta franchi 28,700,000. Cauzione franchi 1,400,000.

— Il Governo bulgaro ha deciso la costruzione di due ferrovie, una da Routschouk a Tirnovo e Nova-Zagara, l'altra da Sarambey-Bazardijk a Philippopolis e Nova Zagara.

La prima linea sarà lunga 242 km. e sarà necessario costruirvi una galleria di 2 chilometri. La spesa è valutata a fr. 28,700,000, e la cauzione da depositarsi ammonta a fr. 1,400,000. L'aggiudicazione è fissata al 5 ottobre.

La seconda linea sarà lunga 193 km.; la spesa è prevista a fr. 13,300,000 e la cauzione da depositarsi ammonta a fr. 750,000. L'aggiudicazione avrà luogo il 19 ottobre p. v.

Egitto. — L'Amministrazione della Strade Ferrate egiziane mette in aggiudicazione la fornitura delle tavole metalliche necessarie per la linea da Nug-Hamadi a Keneh. Le offerte saranno ricevute al Segretariato dell'Amministrazione delle Strade Ferrate al Cairo sino al 30 ottobre corrente anno.

Rumania. — *Ministero dei Lavori Pubblici a Bucarest* (10 settembre). — Costruzione di una banchina per zattere nel porto di Galatz. Prezzo d'asta fr. 140,218.

— Id. id. (24 settembre). — Imbrecciatura e pavimentazione di strade. Prezzo d'asta fr. 101,679.

— Id. id. (25 settembre). — Lavori di sterro e di arte complementari, costruzione della strada e inghiaiamento della linea Ocua-Comanesti-Moinesti con la diramazione di Salines. Prezzo d'asta fr. 1,340,000.

— Id. id. (28 settembre). — Lavori varii, lungo la strada ferrata Pitesii-Curtea di Argesh. Prezzo d'asta fr. 900,000.

— *Direzione Generale delle Strade Ferrate rumene a Galatz* (10 ottobre). — Fondazione ad aria compressa dei piloni del ponte sull'Alt e lavori di difesa lungo la linea Rimnicu-Valcea Calimanesti. Prezzo d'asta fr. 1,600,000.

III. — Forniture diverse.

Aste.

Direzione Artiglieria e Armamenti — Venezia — (11 settembre, ore 13, definitiva). — Fornitura di kg. 54,500 di **olio d'oliva** di 1ª qualità per macchine. Importo ridotto L. 42,012.50 (ribasso 18.83 e 5.03).

Direzione delle Costruzioni Navali — Spezia — (18 settembre, ore 12, fatali). — Fornitura di **tubi d'ottone** e **tubi di rame** di varie dimensioni. Importo ridotto L. 290,700 (ribasso fatto del 3.10 0\0.

Regia Fonderia — Napoli — (18 settembre, ore 14, unico e definitiva). — Fornitura in 2 lotti di **rame**: 1° lotto: kg. 5500 in pani, a L. 1.65; cauzione L. 908. 2° lotto: kg. 5000 in verghe sagomato per corone di proietti di medio calibro, di cui 3000 profilo **L** e kg. 2000 profilo **M** a L. 2.10. Cauzione L. 1050. Consegna in giorni 60.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

	agosto 29	7tembre 5
Azioni Ferrovie Biella	L. 510	510
» » Mediterranee	» 505	505
» » Meridionali	» 638.50	640
» » Pinerolo (1ª emiss.)	» 360	380
» » » (2ª »)	» 350	360
» » Secondarie Sarde	» 280	282
» » Sicule.	» 598	600
Buoni Ferrovie Meridionali	» 559	559
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e		
» » Sicule *A. B. C. D.* . .	» 284.25	284.50
» » Cuneo (2ª emiss.) . . .	» 312.50	312.50
» » Gottardo 4 % . . .	» 102	102
» » Mediterranee 4 0\0 . .	» 511	513
» » Meridionali.	» 300	300.25
» » Meridionali Austriache .	» 389	389
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 307	307
» » » 2ª emiss.	» 286.50	287
» » Pontebba	» 464.50	464.50
» » Sarde, serie *A*. . . .	» 287	287
» » » serie *B*. . . .	» 291	292.50
» » » 1879	» 250	294
» » Savona	» 392.50	313
» » Secondarie Sarde . . .	» 430.13	430
» » Sicule 4 0\0 oro . . .	» 472.75	474
» » Tirreno	» 454	454
» » Vittorio Emanuele . .	» 313.50	314

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA. — 23ª Decade — dall'11 al 20 Agosto 1896

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Prodotti indiretti	TOTALE	Media dei chilom. esercitati
			PRODOTTI DELLA DECADE.				
1896	1,181,131.41	55,073.55	314,247.71	1,053,184.48	5,747.47	2,609,384.62	4,247.00
1895	1,332,245.16	48,750.16	324,343.16	1,138,181.49	6,300.32	2,849,820.29	4,215.00
Differenze nel 1896	— 151,113.75	+ 6,323.39	— 10,095.45	— 84,997.01	— 552.85	— 240,435.67	+ 32.00
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.				
1896	23,116,565.73	1,156,442.39	6,636,403.72	25,052,349.60	279,364.82	56,241,126.26	4,247·00
1895	22,704,655.13	1,107,763.15	6,985,441.91	25,951,845.36	290,780.10	57,040,485.65	4,215.00
Differenze nel 1896	+ 411,910.60	+ 48,679.24	— 349,038.19	— 899,495.76	— 11,415.28	— 799,359.39	+ 32.00

RETE COMPLEMENTARE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Prodotti indiretti	TOTALE	Media dei chilom. esercitati
			PRODOTTI DELLA DECADE.				
1896	92,247.37	3,710.39	22,450.05	99,057.04	696.63	218,161.48	1,359.88
1895	106,312.62	3,156.32	23,210.15	102,302.64	740.62	235,722.35	1,391.87
Differenze nel 1896	— 14,065.25	+ 554.07	— 760.10	— 3,245.60	— 43.99	— 17,560.87	— 31.99
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.				
1896	1,506,844.44	38,223.60	466,244.51	2,153,785.54	33,953.20	4,199,051.29	1,359.88
1895	1,503,406.58	38,647.61	493,274.58	2,222,995.53	33,389.05	4,291,713.35	1,315.96
Differenze nel 1896	+ 3,437.86	— 424.01	— 27,030.07	— 69,209.99	+ 564.15	— 92,662·06	+ 43.92

PRODOTTI PER CHILOMETRO DELLE RETI RIUNITE

PRODOTTO DELLA DECADE			PRODOTTO RIASSUNTIVO		
esercizio corrente	esercizio precedente	Differenza nel 1896	dell'anno corrente	dell'anno precedente	Differenza nel 1896
504.30	550·31	— 46.01	10,779.64	11,088.89	— 309.25

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

4ª Decade — Dal 1° al 10 Agosto 1896.

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traffico	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
			PRODOTTI DELLA DECADE					
1896	88,133.00	1,787.00	14,044.00	107,538.00	1,107.00	212,609.00	616.00	345.00
1895	126,283.00	2,774.00	16,676.00	101,077.00	1,212.00	248,022.00	616.00	403.00
Differenze nel 1896	— 38,150.00	— 987.00	— 2,632.00	+ 6,461.00	— 105.00	— 35,413.00	»	— 58.00
			PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 10 AGOSTO 1896.					
1895-96	368,950.00	7,247.00	43,272.00	391,242.00	8,486.00	819,197.00	616.00	1,330.00
1894-95	425,906.00	9,455.00	60,798.00	405,396.00	8,785.00	910,340.00	616.00	1,478.00
Differenze nel 1896	— 56,956.00	— 2,208.00	— 17,526.00	— 14,154.00	— 299.00	— 91,143.00	»	— 148.00

RETE COMPLEMENTARE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traffico	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
			PRODOTTI DELLA DECADE					
1896	36,433.00	580.00	3,581.00	16,881.00	88.00	57,563.00	484.00	119.00
1895	35,656.00	527.00	2,565.00	11,630.00	257.00	50,635.00	484.00	105.00
Differenze nel 1896	+ 777.00	+ 53.00	+ 1,016.00	+ 5,251.00	— 169.00	+ 6,928.00	»	+ 14.00
			PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 10 AGOSTO 1896.					
1895-96	149,191.00	2,311.00	12,521.00	64,743.00	511.00	229,277.00	484.00	474.00
1894-95	137,591.00	1,758.00	10,570.00	47,320.00	883.00	198,122.00	484.00	409.00
Differenze nel 1896	+ 11,600.00	+ 553.00	+ 1,951.00	+ 17,423.00	— 372.00	+ 31,155.00	»	+ 65.00

STRETTO DI MESSINA

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traffico	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
			PRODOTTI DELLA DECADE					
1896	3,453.00	119.00	237.00	582.00	»	4,391.00	23.00	191.00
1895	2,871.00	145.00	188.00	332.00	»	3,536.00	23.00	154.00
Differenze nel 1896	+ 582.00	— 26.00	+ 49.00	+ 250.00	»	+ 855.00	»	+ 37.00
			PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 10 AGOSTO 1896.					
1895-96	11,568.00	414.00	799.00	1,866.00	»	14,647.00	23.00	637.00
1894-95	7,148.00	308.00	690.00	1,406.00	»	9,552 00	23.00	415.00
Differenze nel 1896	+ 4,420.00	+ 106.00	+ 109.00	+ 460.00	»	+ 5,095.00	»	+ 222.00

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

Dai punti contro indicati alle stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)		BIGLIETTI SEMPLICI — Londra (1) 1a classe	Londra (1) 2a classe	Parigi (2) 1a classe	Parigi (2) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO — Londra (3) (Diritto di porto compreso) 1a classe	Londra (3) 2a classe	Londra (3) validità	Parigi (4) 1a classe	Parigi (4) 2a classe	Parigi (4) validità
Via Moncenisio											
Torino	via Calais	166 35	116 55	90 75	61 60	254 —	187 85	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni
	via Boulogne	160 25	112 05								
Milano	via Calais	180 90	129 15	104 85	72 25	272 25	199 30	45 giorni	166 35	119 —	30 giorn
	via Boulogne	175 60	124 65								
Venezia	via Calais	—	—	141 75	97 30	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni
	via Boulogne										
Genova	via Calais	187 —	131 —	111 40	76 05	—	—	—	—	—	..
	via Boulogne	180 90	126 50								
Via Genova											
Livorno	via Calais	209 90	147 05	134 30	92 10	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	203 80	142 55								
Firenze	via Calais	217 30	152 25	141 70	97 30	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	211 20	147 75								
Roma	via Calais	249 —	174 40	173 40	119 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	242 90	169 90								
Napoli	via Calais	279 85	196 —	205 60	142 —	478 50	353 95	6 mesi (**)	—	—	—
	via Boulogne	273 75	191 50								
Via Bologna											
Firenze	via Calais	224 60	157 30	149 —	102 35	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	218 50	152 80								
Roma	via Calais	263 85	184 80	188 25	129 85	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	257 75	180 30								
Napoli	via Calais	294 80	206 50	220 60	162 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	288 70	202 —								
Brindisi Via Napoli	via Calais	325 85	228 20	251 60	174 20	543 25	399 30	6 mesi (*)	—	—	—
	via Boul.	319 75	223 70								
Brindisi Via Bolog.	via Calais	302 65	211 95	227 05	157 —	525 45	386 80	6 mesi	—	—	—
	via Boul.	296 55	207 45								
Messina Via Napoli	via Calais	369 25	259 75	295 —	205 80	—	—	—	—	—	—
	via Boul.	363 15	255 25								

OSSERVAZIONI.

BIGLIETTI SEMPLICI.

(1) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta.

Per diritto del bollo fr. 0.10 per i biglietti al disopra di 10 franchi.

(2) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi, che valgono per 20 giorni.

BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO.

(3) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta.

(*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capo-stazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo, nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli, ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia.

(**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto.

(4) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI	1a e 2a CLASSE			1a e 2a CLASSE		Treno di lusso PENINSULAR-EXPRESS settimanale il venerdì part. da LONDRA
			(*)	(***)		(1)
Londres Ch.-Cross Par.	9 — a.	10 — a.	11 — antim.	9 — p.		9 — p.
Londres Victoria . . —	9 — a.	Via Folkestone	11 — antim.	9 — p.		9 — p.
Douvres . . . . —	10 55 a.		1 — pomer.	11 — p.		11 — p.
(ora di Greenwich) . Arr.	12 15 a.		2 20 pomer.	12 25 a.		12 25 p.
Calais-M. (*Buffet*)	*Déjeun.*					
(ora francese) . Par.	1 — p.		3 — pomer.	1 19 a.		12 45 a.
Boulogne-Gare . . Arr.	1 39 p.	2 30 p.	—	1 59 a.		—
(*Buffet*)	ꝏ					
Par.	1 41 p.	2 35 p.	—	2 01 a.		—
Amiens (*Buffet*) . Arr.	3 14 p.	4 09 p	5 12 pomer.	3 41 a.		2 55 a.
Par.	3 19 p.	4 14 p.	5 17 pomer.	3 46 a.		3 — a.
Paris-Nord (*Buffet*) Arr.	5 — p.	5 50 p.	7 — pomer.	5 38 a.		Per la grande cintura
	Pranso					
Par.	6 28 p.		7 44 pomer.	6 23 a.		
Paris-Lyon (*Buffet*) Arr.	7 11 p.		8 26 pomer.	7 29 a.		
	1a e 2a classe	(B) 1, 2 cl.	1a 2a cl.	1a cl.	1a 2a cl.	
Paris-Lyon (*Buffet*) Par.	7 25 p.	8 50 p.	9 05 p.	9 25 a.	2 15 p.	
Dijon . . . . Arr.	12 08 a.	1 48 a.	2 19 a.	2 19 p.	7 13 p.	9 49 a.
Genève . . . . —	5 49 a.	»	8 46 a.	8 18 p.	—	—
Aix-les-Bains . . . . —	4 56 a.	6 28 a.	7 55 a.	7 27 p.	12 27 a.	2 14 p.
Chambéry . . . . . . —	5 30 a.	6 56 a.	8 38 a.	8 09 p.	12 50 a.	2 40 p.
Modane . . . . —	9 09 a.	9 43 a.	1 40 p.		3 36 a.	5 22 p.
Torino (ora dell'Europa centrale (2). . . Arr.	2 20 p.	2 20 p.	6 40 p.	—	8 10 a.	9 56 p.
Torino . . . . Par	2 40 p.	2 40 p.	7 55 p.	—	8 45 a.	
Novara . . . . Arr.	4 36 p.	4 36 p.	9 51 p.	—	10 42 a.	
Milano . . . . Arr.	5 35 p.	5 35 p.	11 05 p.	—	11 40 a.	
					1a 2a cl.	
Torino . . . . Par.	—	2 45 p.	8 10 p.	—	8 40 a.	↓
Genova . . . . . . Arr.	—	6 16 p.	11 18 p.	—	12 » p.	
San-Remo . . . —	—	11 22 p.	8 43 a.	—	4 34 p.	
Pisa . . . . —	—	10 55 p.	3 41 a.	—	4 45 p.	
Firenze . . . . —	—	12 45 a.	7 30 a.	—	7 05 p.	
Livorno . . . . —	—	11 39 p.	5 27 a.	—	5 55 p.	
Roma . . . . —	—	6 40 a.	10 33 a.	—	11 30 p.	
Napoli . . . . —	—	1 36 p.	6 30 p.	—	7 10 a.	
Brindisi . . . . —	—	»	»	—	6 10 p.	
Torino . . . . Par.	—	2 45 p.	7 05 p.	—	8 40 a.	10 04 p.
Alessandria . . . . Arr.	—	4 17 p.	8 55 p.	—	10 15 a.	11 32 p.
Bologna . . . . —	—		2 12 a.	—	2 53 p.	4 03 a.
Ancona . . . . —	—	—	6 52 a.	—	11 10 p.	8 — a.
Brindisi . . . . —	—	—	10 17 p.	—	11 » a.	6 20 p.
Firenze . . . . —	—	—	6 23 a.	—	6 25 p.	
Roma . . . . —	—	—	12 50 p.	—	11 50 p.	Arrivo a Brindisi la domenica
Napoli . . . . . . Arr.	—	—	6 30 p.	—	7 10 a.	

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

RITORNO

STAZIONI	1a e 2a CLASSE	1a e 2a CLASSE		1a e 2a CLASSE	
Napoli. (ora dell'Europa centrale (2) . . Par.	7 50 a.	—	—	2 55 p.	
Roma . . . . —	2 30 p.	—	—	11 10 p.	
Firenze . . . . —	9 05 p.	—	—	6 10 a.	
Brindisi . . . . —	6 10 a.	—	—	5 35 p.	
Ancona . . . . —	8 32 p.	—	—	5 35 a.	
Bologna . . . . —	1 35 a.	—	—	10 30 a.	
Alessandria . . . . . —	6 38 a.	8 33 a.	10 54 a.	9 15 p.	
Torino . . . . Arr.	8 30 a.	10 13 a.	12 36 p.	10 49 p.	
Brindisi . . . . . . Par.	—	—		9 45 a.	
Napoli . . . . —	8 20 a.	2 55 p.		11 15 p.	
Roma . . . . —	2 40 p.	8 50 p.	10 17 p.	8 — a.	
Livorno . . . . —	9 40 p.	»	4 10 a.	1 45 p.	
Firenze . . . . —	8 20 p.	»	»	11 40 a.	
Pisa . . . . —	10 32 p.	2 52 a.	4 52 a.	2 28 p.	
San-Remo . . . —	7 26 p.	»	3 33 a.	11 59 a.	
Genova . . . . —	2 45 a.	6 35 a.	8 52 a.	7 — p.	
Torino . . . . Arr.	7 45 a.	10 13 a.	12 36 p.	10 49 p.	
Milano . . . . Par.	1 50 a.	7 — a.	10 40 a.	8 18 p.	
Novara . . . . —	4 30 a.	8 19 a.	11 40 a.	9 16 p.	
Torino . . . . Arr.	8 25 a.	11 05 a.	1 40 p.	11 10 p.	
Torino . . . . Par.	8 50 a.	—	2 20 p.	11 25 p.	—
Modane (ora franc.) . —	12 21 p.	—	5 48 p.	2 29 a.	—
Chambéry . . . . . . —	3 42 p.	—	8 39 p.	5 01 a.	—
Aix-les-Bains . . . . —	4 14 p.	—	9 20 p.	5 27 a.	—
Genève . . . . —	8 03 p.	7 28 p.	—	4 14 a.	—
Dijon . . . . —	11 20 p.	2 08 a.	2 28 a.	11 40 a.	1 12 p.
Paris-Lyon (*Buffet*) Arr.	5 08 a.	6 55 a	7 10 a.	5 43 p.	5 59 p.
Paris-Lyon (*Buffet*) Par.	7 35 antim.			6 48 p.	
Paris-Nord (*Buffet*) Arr.	8 37 antim.			7 49 p.	
	A) 1a, 2a classe	1a 2a cl.	*Déjeun.* 1a 2a cl.	*Pranso* (**) 1a, 2a, 3	
Par.	9 — antim.	10 30 a.	11 50 a.	9 — p.	
Amiens (*Buffet*) . Arr.	10 40 antim.	12 06 p.	1 25 p.	10 47 p.	
Par.	10 45 antim.	12 26 p.	1 30 p.	10 52 p.	
Boulogne-Gare . Arr.	12 18 pomer.	2 — p.	»	12 34 a.	
(*Buffet*) Par.	12 20 pomer.	2 03 p.	»	12 36 a.	
(ora francese) . Arr.	1 » pomer.	Via Folkestone	3 40 p.	1 20 a.	
Calais-M. (*Buffet*) (ora di Greenwich) . Par.	1 11 pomer.		3 45 p.	1 40 a.	
Douvres . . . . —	3 05 pomer.		5 45 p.	3 45 a.	
Londres Victoria . Arr.	4 50 pomer.		7 30 p.	5 40 a.	
Londres Ch.-Cross Arr.	4 55 pomer.	6 — p.	7 35 p.	5 40 a.	

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSERVAZIONI. — *Viaggiatori.* — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende viaggiatori di 3a classe da Parigi per Boulogne, Calais e l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori di 3a classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne. (A) Questo treno non prende i viaggiatori di 2a classe che per Calais e l'Inghilterra. (B) Il treno che parte da Parigi-Lione alle 8.50 pom. non prende a Parigi in 2a classe che i viaggiatori a destinazione dell'Italia per il Moncenisio. — *Nota importante.* I treni che partono da Parigi-Nord per Londra alle 9 a. e alle 9 p. e quelli che partono da Londra per Parigi-Nord alle 9 a. e alle 9 p., prendono viaggiatori per Boulogne e Boulogne Tintelleries. — *Vetture dirette da Calais verso P.-L.-M.* Una vettura lits-salon e di 1a classe ed una vettura di 2a classe vanno direttamente da Calais a Milano col treno che parte da Calais alle 3 p. e da Parigi-Lione alle 8.50 p. Una vettura di prima classe lits-salon va direttamente da Calais a Ginevra col treno che parte da Calais alle 1 p. e da Parigi-Lione alle 7.25 p. — *Da P.-L.-M. verso Calais.* Una vettura lits-salon e di prima classe ed una vettura di seconda classe vanno direttamente da Milano a Calais col treno partente da Milano alle 10.40 a. e da Parigi-Nord alle 9 a. Una vettura di prima classe lits-salon va direttamente da Ginevra a Calais col treno che parte da Ginevra alle 7.23 p. e da Parigi-Nord alle 9 a. — ═ Fermata per prendere viaggiatori senza lasciarne. — ꝏ Fermata per lasciare viaggiatori senza prenderne.

TORINO, 1896 — Tip. Lit. CAMILLA E BERTOLERO di NATALE BERTOLERO, Via Ospedale, 18.

ANNO XXIX. Sabato, 12 Settembre 1896 NUM. 37.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze. 13 — Torino

FERROVIA BERNA-BRIGA

DI NUOVO ACCESSO AL SEMPIONE

L'onorevole comm. ingegnere Ferrucci, vice-presidente del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, ha pubblicato nell'*Economista d'Italia* un elaborato studio circa il progetto di una nuova ferrovia Berna-Briga d'accesso al Sempione, che, attesa la sua attualità ed importanza, con molta compiacenza qui appresso riproduciamo.

Il comm. Ferrucci, fin dai primordi della sua carriera, prese parte agli studî della Commissione internazionale per i valichi delle Alpi Elvetiche, da cui ebbe origine la ferrovia del Gottardo, e quindi partecipò a quelli fatti posteriormente, sia per la linea del Sempione, come per altre linee di molta importanza.

La sua competenza nel dettare lo scritto ora pubblicato non può essere messa in dubbio; richiamiamo perciò l'attenzione degli studiosi e degl'interessati.

Mentre da noi sono quasi con indifferenza considerati i grandi vantaggi che al nostro commercio e alle nostre industrie procurerà la linea internazionale del Sempione, mentre si va sognando di sostituirvi un altro valico, quello del Gran San Bernardo, (1) in Isvizzera invece già da tempo si stanno studiando i mezzi di estendere l'azione del traforo del Sempione e di accrescerne i benefizi per ambedue i paesi (2).

La linea d'accesso al Sempione, sul versante svizzero si volge direttamente verso la Svizzera occidentale, percorrendo la lunga valle del Rodano superiore, ed assicura così al commercio di Genova tutta la Svizzera francese e l'alta Savoia, che ora si trovano senza contrasto nella zona commerciale del porto di Marsiglia. È questo per l'Italia un considerevole vantaggio, al quale si aggiunge quello che la linea stessa, prolungata poi per Losanna, Pontarlier e Dijon, risulta la più breve per la massima parte della nostra Penisola verso Parigi ed i porti della Manica. Ma per arrivare a Berna, e nella parte centrale della Svizzera, le linee attuali formano un lungo e vizioso ripiegamento; sicchè da Briga a Berna si devono percorrere 242 chilometri, e le distanze da Genova e da Milano a Berna per il Sempione risultano l'una di chilometri 515, l'altra di 407, mentre per la via del Gottardo queste stesse distanze sono rispettivamente di chilometri 522 e di chilometri 379: onde poco vantaggio recherà il Sempione alle relazioni commerciali fra Genova e Berna; e Milano, per i suoi scambi con Berna, continuerà a valersi della linea del Gottardo.

Gli agevolati traffici colla Svizzera occidentale, con gran parte della Francia, coll'Inghilterra, compensano per noi questa scarsa efficacia del Sempione verso la Svizzera centrale e settentrionale ed oltre, essendo, d'altronde, abbastanza bene provveduto a questa parte importante dei nostri commerci dalla ferrovia del Gottardo, alla costruzione della quale abbiamo così largamente concorso. Ma ben più grave è per la Svizzera il non avere che una lunga ed indiretta comunicazione ferroviaria fra il suo centro, la sua capitale ed il cantone del Vallese, e lo sbocco, nel territorio della Confederazione, di una grande linea internazionale.

Esiste già una ferrovia che da Berna va a Thun e di là ad Interlaken per la sponda meridionale del lago di Thun. Ora è sorta naturalmente l'idea, utilizzandone la massima parte, di prolungarla fino a raggiungere la ferrovia del Vallese, approfittando delle valli dei torrenti, che versano le loro acque gli uni nel suddetto lago, gli altri nel Rodano, e due progetti sono stati a tal uopo proposti, i quali avrebbero comune un primo tratto da Thun sino presso Klus, nella valle della Kander. Ma di questi due progetti è senza dubbio preferibile quello che, traforando il monte Lötsch, scende per la valle della Lonza, e, per le falde a destra

(1) A Torino, infatti, è sorto in questi giorni un progetto per un valico al Gran S. Bernardo con una ferrovia Fell. (Vedi *Notizie ferroviarie italiane*). (*N. della Redazione*).

(2) Su questo argomento sono state pubblicate le seguenti memorie:
« Eine Lötschbergbahn als Zufahrtslinie zum Simplon von W. Teuscher-Erster Theil das Tracé, Bern, 1889.
« Chemin de fer de Calais à Milan, ligne directe par Belfort, Berne, la Gemmi et le Simplon par James Ladame, Neuchatel, 1889.
« Die Lötschergbahn in ihrer Bedeutung für den internationalen Verkehr und fur das Zustandekommen des Simplon, von W. Teuscher, Bern, 1893 ».

del Rodano, viene ad attraversarlo sotto Gamsen e raggiunge, alla nuova stazione di Briga, lo sbocco settentrionale della ferrovia del Sempione. L'altro, nel quale si avrebbe un lungo traforo sotto la Gemmi, scenderebbe verso il Rodano per la ristretta e ripida valle della Dola e raggiungerebbe la linea del Vallese alla stazione di Loèche, a 28 chilometri da Briga.

Oltre alle gravissime difficoltà tecniche che si avrebbero da superare in quella valle e che ne accrescerebbero considerevolmente la spesa di costruzione, questa linea darebbe fra Thun e Briga un percorso di circa 30 chilometri più lungo di quello per la valle della Lonza, e quindi essa non soddisfa alla condizione essenziale di stabilire fra Berna e Briga una comunicazione ferroviaria diretta e della massima brevità. E questo difetto, che porta ad escludere la linea della Gemmi, non si potrebbe correggere che in parte, portando il punto di congiunzione colla ferrovia del Vallese più in alto, cioè alla stazione di Tourtemagne, o a quella di Gampel, con considerevole allungamento della linea da costruire e con altro importante aumento delle spese di costruzione.

La linea del monte Lötsch parte da Thun alla quota di 561 metri sul mare, e, raggiunta la valle della Kanter, vi si svolge con andamento assai agevole, con pendenze non superiori al 15 0|00, fino a Frutigen, di cui la stazione, a 810 metri circa sul mare, si troverà a 23 km. da Thun. Nella successiva sezione, da Frutigen a Klus, di km. 17.5, la valle più angusta e più ripida obbliga a salire con pendenze del 25 o 26 0|00, e forse a ricorrere a qualche sviluppo artificiale per superare una rapida della Kanter; ma tali pendenze si trovano pure adottate nei tronchi di accesso alla galleria del Gottardo, e l'imbocco nord del traforo del Lötsch, sopra Klus, si troverà alla quota di 1230 metri s. m. Il traforo fra Klus e Ferden, nella valle del Lonza, è progettato della lunghezza di m. 11500, ed il suo imbocco meridionale, trovandosi alla quota di m. 1290, ponendone nell'interno il punto culminante a metri 1302 s. m., la galleria risulterà disposta a due pioventi, con pendenza del 12.5 0|00 sul versante nord, e del 2 0|00 soltanto verso l'imbocco sud. A circa 2600 metri, dove la galleria passa sotto la valle della Kanter, sarà possibile aprire un pozzo, profondo non più di 150 metri, e dal quale sarà agevolata l'escavazione del tunnel, e specialmente poi la sua ventilazione.

I lavori di scavo si eseguiranno in condizioni assai favorevoli, essendosi dai geologi verificato che dal lato nord s'incontrerà il calcare giurassico, e sul lato opposto gli schisti e i gneiss della valle di Lötsch, e solo nella parte centrale si avrà da traforare uno strato di granito, però di limitato spessore. La massima altezza del massiccio sovrastante varia fra i 1400 ed i 1600 metri; onde, anche sotto il rapporto della temperatura interna della galleria, non saranno gravi le difficoltà da superare, coi mezzi di cui ora largamente si dispone.

Quanto al tronco dalla grande galleria a Briga, esso verrebbe tracciato lungo la valle della Lonza, e quindi sulle pendici settentrionali di quella del Rodano, in continua discesa, con pendenza non maggiore del 25 0|00 fino al ponte sul Rodano, che sarebbe circa alla quota di metri 670 s. m., laddove, con breve tratto in salita, si raggiungerebbe la nuova stazione di Briga (682 metri). In questo tronco di 27 chilometri si avrebbe da superare un dislivello di 620 metri, e non occorrerebbero sviluppi artificiali, bensì, nei tratti più angusti e scoscesi della valle del Lonza, sarà d'uopo tenere la ferrovia in galleria, o proteggerla con gallerie artificiali, per renderne così l'esercizio pienamente sicuro.

Abbiamo dovuto qui esporre, colla massima brevità, le condizioni generali della progettata ferrovia da Thun a Briga, attraverso il monte Lötsch, per porre in evidenza che se questa linea, che traversa una delle più alte catene delle Alpi Svizzere, non è certo scevra di difficoltà, queste però non sono punto insuperabili, e sono anzi piuttosto inferiori a quelle che sono state vinte in altre ferrovie alpine.

Ma ciò che risulta pure da questa descrizione sommaria della linea si è la somma sua brevità. Da Thun a Briga la distanza sarà, secondo questo tracciato, di 80 chilometri, ed essendo di 31 chilometri quella da Berna a Thun, per l'esistente ferrovia, ne consegue che si avranno da percorrere fra Briga e Berna chilometri 111 soltanto, mentre ora per la via di S. Maurice, Losanna e Friburgo, il tragitto è di chilometri 242. Colla progettata ferrovia si ottiene dunque l'enorme abbreviamento di 131 chilometri nelle comunicazioni fra Briga, punto estremo della linea del Sempione e Berna, capitale e centro della Confederazione; e questo abbreviamento si estende a quasi tutto il Cantone, ed è anche maggiore per l'Oberland Bernese, che è ogni anno visitato da centinaia di migliaia di viaggiatori, ed al quale si apre così un terzo accesso per ferrovia dal lato di mezzogiorno. Questo diretto collegamento del cantone Vallese colla Svizzera centrale avrà sotto i rapporti politici e militari, cioè per l'azione del Governo centrale nelle questioni di amministrazione generale, nonchè per la difesa del territorio della Confederazione, evidenti e rilevantissimi vantaggi, che si risentiranno pure in larga misura anche dal commercio interno fra molti dei Cantoni.

Ma è pure manifesto che l'azione della ferrovia del Sempione, come grande linea di commercio di transito ed internazionale, sarà di gran lunga accresciuta, quando alla attuale sua linea d'accesso nel versante svizzero volta ad occidente, se ne aggiunga un'altra diretta a settentrione, cioè verso le ricche valli dell'Aar e del Reno. E poche cifre basteranno a mettere in evidenza gli abbreviamenti che questa nuova linea procurerà ai nostri commerci, i quali così avranno accresciuta la zona entro la quale potranno svilupparsi in condizioni favorevoli rispetto alle piazze commerciali estere concorrenti.

La distanza da Genova a Berna, per Luino ed il Gottardo, è ora di chilometri 522: per il Sempione e la linea Briga Thun essa verrà ridotta a chilometri 384, con un vantaggio così di 138 chilometri. Milano ora arriva a Berna per il Gottardo con un tragitto di chilometri 379, che si ridurrà a chilometri 276 per la via di Arona, Sempione e Thun.

Ed anche a Basilea la linea del Sempione potrà competere con quella del Gottardo, malgrado il vizioso andamento delle linee attuali fra Berna e Basilea. Infatti la distanza attuale da Genova a Basilea, per il Gottardo, è di chilometri 522, che si ridurrebbe per il Sempione e Thun a chilometri 491. Per Milano la distanza sino a Basilea è di 4 chilometri più breve per il Gottardo (chilometri 379 in luogo di 383); ma la differenza è così lieve che le due linee possono ritenersi equivalenti, ed essa potrebbe volgersi a favore del Sempione, per qualunque lieve abbreviamento che si facesse nelle linee Berna-Basilea e Berna-Thun.

Anche rispetto alle distanze da Milano e da Genova ai porti della Manica la nuova linea procurerà qualche sensibile abbreviamento, non solo in confronto al Gottardo, ma pure rispetto alla linea per il Sempione, Losanna e Pontarlier; per Parigi le due linee per il Sempione sono presso a poco di ugual lunghezza, ma prevalgono d'assai per Milano sulla linea del Gottardo. E come lo abbiamo dimostrato in un altro scritto (1), la percorrenza sulle linee italiane da Genova e da Milano, fino al traforo del Sempione, è assai maggiore di quella dalle stesse città verso il Gottardo, e quindi lo spostamento di una parte di traffico dal Gottardo al Sempione è vantaggioso per gli interessi italiani.

La ferrovia da Thun a Briga verrà dunque a favorire notevolmente i nostri interessi. Essa è però ancora allo stato di un progetto di massima, perchè non è del tutto assicurata l'esecuzione della grande galleria del Sempione; ma giunto il momento ormai prossimo, in cui quest'opera internazionale sarà dai due Stati definitivamente deliberata, saranno certo ripresi gli studi per assicurare a quella fer-

(1) Vedi *Nuova Antologia*. Terza serie, 1895, vol. 60. « Il Sempione e gli interessi italiani », pag. 64.

rovia un nuovo sbocco verso Berna. L'impresa è anch'essa grandiosa: la spesa, preventivata in circa 40 milioni di franchi, si ritiene debba salire ad una somma assai maggiore, quando saranno fatti studi particolareggiati della linea e delle sue opere d'arte; ma gli interessi che da questa opera saranno favoriti sono tanti e di tanta entità, che, una volta iniziato il Sempione, non si può dubitare che si provveda pure all'esecuzione di questa ferrovia. In un paese, in cui tanto si apprezza la facilità delle comunicazioni, in cui i cantoni di Friburgo e di Berna non hanno esitato a profondere diecine di milioni per le loro ferrovie, in cui i 15,000 abitanti del cantone di Uri hanno offerto e pagato un milione come sovvenzione per il Gottardo, in cui si vuole spingere una via ferrata fino alla Jungfrau, sulla vetta della quale, non molti anni sono, nessun piede umano era ancora salito, non possono mancare l'ardimento, nè i capitali necessari per un'impresa certamente proficua e che soddisfa tanti interessi economici, commerciali, politici e militari della Confederazione Elvetica.

A. FERRUCCI.

FERROVIA SASSUOLO-MODENA-MIRANDOLA E FINALE

La Cassa di Previdenza a favore del personale

Pubblichiamo il Regolamento per la Cassa di Previdenza a favore del Personale della Ferrovia Sassuolo-Modena-Mirandola e Finale. Crediamo interessante questa pubblicazione perchè non ci consta che la maggior parte delle Società delle ferrovie minori abbiano istituzioni simili a questa recente dalla Società della Sassuolo-Modena, molto opportunamente, fondata.

REGOLAMENTO.

Art. 1. **Istituzione della Cassa.** — La Società per la Ferrovia Sassuolo-Modena-Mirandola e Finale istituisce a datare dal 1° gennaio 1896, una Cassa di Previdenza a favore del personale stabile e provvisorio appartenente alla Società stessa.

Tutti i fondi di ragione della Cassa, costituiti come è detto in appresso, vengono raccolti dalla Società la quale garantisce ai partecipanti il pagamento di un capitale nella misura e nei termini fissati dal presente Regolamento e sotto la condizione stabilita dall'art. 18 del Regolamento stesso.

Art. 2. **Ammissione normale.** — Saranno ascritti alla Cassa tutti gli Impiegati stabili o provvisori in servizio al 1° gennaio 1896, che non abbiano compiuto il 59° anno d'età, e che avranno dichiarato di aderire all'istituzione, accettando tutte le condizioni stabilite dal presente Regolamento, entro il 15 marzo 1896.

Per gli Impiegati assunti in servizio dopo la detta epoca, la partecipazione alla Cassa di Previdenza sarà obbligatoria.

Tutti gli Impiegati partecipanti alla Cassa, rimarranno obbligati all'osservanza del presente Regolamento, per tutta la durata del loro servizio presso la Società.

Art. 3. **Contributo dei partecipanti.** — I partecipanti alla Cassa saranno tenuti ad un contributo mensile, mediante trattenuta sui rispettivi stipendi od assegni, nella misura che segue:

Categ.						
I	Impieg. con stipend. super.	a L. 250			L. 15	mens.
» II	»	»	da L. 151 a	» 250	» 8	»
» III	»	»	» 110 a	» 150	» 6	»
» IV	«	»	» 91 a	» 109	» 5	»
» V	»	»	» 75 a	» 90	» 4	»
» VI	»	»	» 51 a	» 74	» 3	»
» VII	»	»	infer. a	» 50	» 2	»

I soprassoldi goduti dagli Impiegati saranno considerati, per l'assegnazione alle Categorie suddette, come parte integrale del relativo stipendio; saranno pure, per gli effetti della detta assegnazione, aggiunti allo stipendio degli Impiegati, gli stipendi attribuiti del servizio delle loro mogli o di altre persone della loro famiglia, assunte in servizio cumulativamente con essi.

Art. 4. **Contributo della Società.** — La Società concorrerà a favore della Cassa, rispetto agli Impiegati attualmente in servizio, in una misura variabile a seconda della Categoria a cui appartiene ogni singolo Impiegato ed a seconda della rispettiva età, come dai Quadri I e II, allegati al presente Regolamento.

Per il personale di nuova assunzione, il contributo della Società varierà a seconda delle diverse categorie di cui all'articolo 3, e resta fissato come segue:

Categoria			
I	. .	L. 72	annue
» II	. .	» 38	»
» III	. .	» 30	»
» IV	. .	» 24	»
» V	. .	» 24	»
» VI	. .	» 18	»
» VII	. .	» 12	»

Art. 5. **Capitale assicurato.** — La Società garantisce di pagare ai singoli compartecipanti, nei modi e termini fissati nel presente Regolamento, e salve le eccezioni previste dall'articolo 11, un capitale corrispondente al prodotto della quota annua complessiva di contributo dell'Impiegato e della Società, per un coefficiente variabile a seconda degli anni di partecipazione alla Cassa, quale risulta dal Quadro III, qui allegato.

Nei casi contemplati dall'articolo 14, ed in tutti quelli che importino variazioni che non consentano la integrale applicazione del Quadro III, il computo verrà fatto tenendosi il debito calcolo dell'aumento o della diminuzione delle quote di contributo, per il corrispondente periodo di durata e la determinazione delle quote suppletive di capitali sarà fatta coll'applicazione dei coefficienti contenuti nel Quadro IV qui allegato.

Art. 6. **Età dei partecipanti e decorrenza dell'assicurazione pei nuovi assunti.** — Per tutti gli effetti relativi alla loro partecipazione alla Cassa di previdenza, gli Impiegati attualmente in servizio saranno considerati come aventi, in anni interi, l'età che avranno compiuta o compiranno tra il 1° luglio 1895 ed il 30 giugno 1896.

Pei nuovi assunti l'iscrizione alla Cassa decorrerà per ogni effetto, dal 1° gennaio o dal 1° luglio successivi alla loro ammissione, e la loro età, per gli effetti dei loro rapporti colla Cassa, verrà computata in modo analogo a quello indicato nel 1° comma di questo articolo.

Art. 7. **Durata della compartecipazione.** — Agli Impiegati attualmente in servizio, che colle norme indicate all'articolo precedente, non possano considerarsi avere, al 1° gennaio 1896, compiuto il 45° anno di età, il capitale assicurato verrà liquidato al 60° anno di loro età; a quelli di una età compresa tra il 45° ed il 50° anno, il capitale stesso verrà liquidato dopo 15 anni di partecipazione alla Cassa, e quindi rispettivamente al 60°, 61°, 62°, 63°, 64° e 65° anno d'età, ed a quelli di età superiore a 50 anni, al 65° anno d'età.

Tutti gli Impiegati di nuova assunzione avranno diritto di avere liquidato il capitale rispettivamente assicurato, al 60° anno di età.

Art. 8. **Epoca normale di liquidazione dei capitali assicurati.** — La liquidazione dei capitali assicurati avrà luogo normalmente al 30 giugno d'ogni anno, e comprenderà tutti quegli Impiegati che avranno, dopo il 1° luglio dell'anno antecedente, compiuta l'età stabilita dal precedente articolo.

Art. 9. **Epoca di riferimento della liquidazione anticipata.** — Nei casi di liquidazione anticipata, di cui all'articolo 10, comma *b*), *c*) e *d*), questa sarà riferita al 31 dicembre od al 30 giugno precedenti alla data in cui l'Impiegato avrà cessato dal servizio, ed il computo del relativo capitale seguirà colle norme indicate dall'articolo 5, coll'aggiunta della somma delle quote da lui contribuite dal giorno a cui si riporta la liquidazione.

Art. 10. **Liquidazione del capitale assicurato.** — La liquidazione del capitale assicurato avrà luogo:

a) quando il partecipante abbia raggiunta l'età normale stabilita dal precedente art. 7;

b) quando il partecipante venga licenziato per inabilità al servizio, prima d'aver raggiunta l'età normale stabilita pel pagamento del capitale assicurato;

c) alla morte del partecipante;

d) quando il partecipante abbandoni volontariamente il servizio, o ne venga licenziato per motivi diversi da quello di cui al comma *b*, prima dell'epoca di normale liquidazione.

Art. 11. **Liquidazione a pagamento del capitale assicurato.** — Nei casi indicati all'articolo precedente sotto le lettere *a*), e *b*), la liquidazione del capitale assicurato verrà fatta in base ai contributi complessivi dell'agente e della Società, come all'articolo 5.

Il pagamento del capitale stesso verrà, nei detti casi, fatto all'Impiegato all'atto in cui abbandona il servizio.

Nel caso di morte dell'Impiegato, se questi lascia eredi legittimi o testamentari che sieno o il coniuge o gli ascendenti o discendenti dell'Impiegato stesso, sarà ai medesimi pagato l'intero ammontare del capitale assicurato, liquidato secondo le norme indicate nel primo comma del presente articolo. In ogni altro caso gli eredi non avranno diritto che al capitale corrispondente alle quote versate dal partecipante.

Nei casi previsti dal comma *d*) dell'articolo precedente, verrà liquidato a favore dell'impiegato, e sempre colle norme stabilite all'articolo 5, un capitale corrispondente alle sole quote versate dal medesimo, salvo che il Consiglio d'Amministrazione della Società non giudichi di accordare anche, in tutto od in parte, il capitale corrispondente al proprio contributo.

Art. 12. **Destinazione delle somme non comprese nella liquidazione.** — I capitali corrispondenti alle quote che, a norma degli articoli precedenti, non verranno comprese nella liquidazione a favore degli Impiegati, andranno devoluti a favore del personale, in quei modi che il Consiglio d'Amministrazione della Società crederà più opportuni.

Art. 13. **Durata del servizio oltre il limite normale.** — Se, raggiunta l'età normale stabilita dall'articolo 7, l'Impiegato continua a prestare servizio alla Società, verrà fatta la liquidazione del capitale ad esso spettante, e cesserà ogni ulteriore ritenuta sul suo stipendio a favore della Cassa, ed ogni conseguente contributo per parte della Società.

Il capitale sarà da quel giorno fruttifero a favore dell'Impiegato nella ragione del 4 p. 0|0 annuo, e tale interesse gli verrà pagato a semestri posticipati.

Il capitale verrà pagato all'Impiegato, quando egli abbandonerà il servizio, od agli eredi di lui, nel caso di sua morte, senza alcuna delle restrizioni fissate dall'articolo 11.

Sarà però in facoltà dell'Impiegato di fare prelievi sul capitale stesso, fino alla concorrenza di un terzo del suo ammontare.

Art. 14. **Variazione di categoria.** — Quando, per aumento o diminuzione di assegni in causa di variazioni di stipendio o di soprasoldo, un Impiegato passasse da una categoria ad un'altra, verranno aumentate o diminuite le quote di concorso tanto dell'Impiegato che della Società, in relazione alla nuova categoria a cui l'Impiegato riescirà ascritto. In questi casi la quota di concorso della Società, rispetto agli Impiegati attualmente in servizio, sarà quella che nei Quadri I e II, allegati a questo Regolamento, è fissata per l'età che l'Impiegato aveva al 1° gennaio 1896.

Il passaggio si effettuerà sempre con decorrenza dal 1° gennaio o dal 1° luglio successivi al giorno in cui avrà avuto luogo la variazione.

Art. 15. **Contributo in caso di malattia o di dispensa temporanea dal servizio.** — Quando, per malattia o per dispensa temporanea dal servizio, l'Impiegato dovesse essere assoggettato ad una temporanea riduzione dei relativi assegni normali, sieno questi pagati ad esso dalla Società, od in parte dalla Cassa di Mutuo Soccorso, le quote di contributo alla Cassa di Previdenza, tanto dell'agente quanto della Società, resteranno immutate.

L'Impiegato però avrà diritto di ottenere, se ne farà domanda, la riduzione della sua quota, fino al limite stabilito per la categoria a cui corrisponde lo stipendio ridotto; in tal caso la Società ridurrà proporzionalmente anche la propria quota di contributo, colle norme stabilite per i casi analoghi previsti dall'articolo 14.

Se l'Impiegato dovesse temporaneamente perdere qualsiasi assegno, cesserà, pel corrispondente periodo, ogni concorso alla Cassa per parte sua e della Società, e della durata di tale sospensione verrà tenuto debito calcolo nella liquidazione finale del capitale assicurato.

Resta però in facoltà dell'Impiegato di mantenere il suo contributo, nel qual caso anche la Società conserverà il proprio.

Tanto nel caso di diminuzione, che in quello di cessazione di contributo, per gli eventi previsti da questo articolo, la Società delibererà nei casi singoli, se per eccezionali riguardi, essa intenda mantenere in tutto od in parte la propria quota di contributo.

Tutte le variazioni previste dal presente articolo, saranno sempre riportate alle epoche stabilite dall'articolo 14.

Art. 16. **Riparto tra i compartecipanti di proventi eventuali.** — I proventi eventuali straordinari di qualsiasi specie, come oblazioni, lasciti, ecc., andranno in aumento al capitale assicurato a ciascun partecipante, secondo le norme dell'articolo 5, distribuendosi tra di loro in proporzione delle relative quote di contributo annuo.

Art. 17. **Impiegati nel cui servizio concorrono persone della loro famiglia.** — Tutti i diritti e gli obblighi derivanti dalla iscrizione degli impiegati alla Cassa di Previdenza appartengono ad essi esclusivamente, quand'anche, pel loro servizio, sia stabilito il concorso della moglie o di altra persona di loro famiglia.

Art. 18. **Incedibilità ed impignorabilità degli assegni.** — Gli assegni iscritti per ciascun Impiegato presso la Cassa di Previdenza, non potranno essere nè vincolati nè ceduti, nè saranno passibili di sequestri per parte di terzi, essendo i capitali relativi destinati agli Impiegati stessi sotto questa determinata condizione.

Art. 19. **Liquidazione dell'istituzione.** — In caso di liquidazione della Società o di cessione dell'Esercizio, ciascun partecipante avrà diritto di rilevare il capitale che avrà accumulato secondo la liquidazione riportata al 1° gennaio od al 1° luglio precedente, coll'aggiunta delle quote successivamente versate.

Art. 20. **Modificazioni al Regolamento.** — « Ogni qualvolta il Consiglio d'Amministrazione della Società, od il Personale, mediante domanda firmata da $^1/_3$ almeno degli inscritti, ravvisassero conveniente di proporre qualche modificazione al presente Regolamento, sarà dalla Presidenza della Società indetta a giorno fisso l'adunanza di un Comitato, composto di tre membri scelti dal Consiglio d'Amministrazione stesso e di tre, nominati dal Personale partecipante alla Cassa e scelti tra il medesimo.

« La nomina dei Delegati del Personale sarà valida, quando i votanti raggiungano i $^2/_3$ degli inscritti, e l'eletto riporti la maggioranza assoluta dei voti.

« L'Adunanza del Comitato si terrà nel giorno fissato anche se il Consiglio d'Amministrazione od il Personale non avessero provveduto alla nomina dei proprii Delegati, e sarà valida qualunque sia il numero degli intervenuti.

« Le deliberazioni del Comitato saranno prese a maggioranza di voti; le proposte che riportino il voto della metà dei membri presenti, si intenderanno respinte ».

ESEMPI DI APPLICAZIONE PRATICA.

Esempio I. **Variazione di Categoria per aumento di assegni e durata del Servizio oltre il normale.** — Un Impiegato dell'età d'anni 32 compiuti il 20 novembre 1895, ed avente uno stipendio di L. 85 mensili, è stato ascritto alla Cassa col 1° gennaio 1896. Col 1° marzo 1909 il suo stipendio viene portato a L. 105 mensili, passando così dalla Categoria V alla IV di cui all'art. 3 del Regolamento. **Quale**

sarà il capitale che avrà diritto di ritirare all'epoca di normale liquidazione e di quali diritti potrà godere, qualora rimanga al servizio della Società oltre il termine stabilito per la liquidazione del Capitale assicurato?

A norma di quanto è stabilito all'art. 14, la variazione dei contributi in seguito alla variazione dello stipendio avvenuta il 1° marzo 1909, verrà riportata al 1° luglio 1909. L'Impiegato avrà diritto, secondo il disposto dell'art. 7, di avere liquidato il capitale assicurato, all'età di anni 60 e precisamente secondo l'art. 8, il giorno 30 giugno del 1924. Egli avrà perciò partecipato all'istituzione per un periodo di anni 28 1|2.

Il contributo complessivo dell'Impiegato e della Società, sarà quindi:

1. Per anni 13 1|2 e cioè dal 1° gennaio 1896 al 30 giugno 1909, L. 67 annue;

2. Per anni 15 e cioè dal 1° luglio 1909 al 30 giugno 1924, L. 84 annue;

oppure:

1. Per anni 28 1|2 e cioè dal 1° gennaio 1896 al 30 giugno 1924, L. 67 annue;

2. Per anni 15 e cioè dal 1° luglio 1909 al 30 giugno 1924, L. 17 annue.

Applicando le disposizioni dell'art. 5, ed i coefficienti del Quadro III, si avrà:

ad 1.	L. 67 × 52.47 =	3515.49
» 2.	» 17 × 20.42 =	347.14
		L. 3862.63

Capitale che l'Impiegato avrà diritto di ritirare al 30 giugno 1924, qualora abbandoni il servizio della Società.

Nel caso che l'Impiegato continui a prestare servizio presso la Società (Art. 13, 1° comma), egli non sarà più obbligato a nessun contributo e percepirà annualmente (Art. 13, 2° comma) un importo di

3862.63 × 4|100 = Lire 154.50 annue

pagabili a semestri posticipati. Potrà anche volendolo, ritirare (Art. 13, 4° comma) o in una sol volta o ripartitamente, una somma non eccedente le L. 1287.54, nel qual caso l'importo che avrà diritto di percepire annualmente, verrà calcolato sulla restante somma. Abbandonando poi il servizio, ritirerà l'intero capitale di L. 3862.63, quando non si sia valso del diritto di ritirare parte del medesimo; altrimenti gli verrà pagata la differenza tra il capitale liquidatogli al 60° anno e la somma che avrà ritirata prima.

Esempio II. **Variazioni di Categoria per diminuzione di assegni e liquidazione anticipata.** — Un Impiegato dell'età d'anni 35, compiuti il 17 aprile 1896 ed avente uno stipendio mensile di L. 100 ed un soprasoldo di L. 20, è stato ascritto alla Cassa di Previdenza col 1° gennaio 1896. Col 1° gennaio 1902, perde il soprasoldo e passa quindi, a norma dell'articolo 14, dalla III Categoria a cui era stato ascritto, alla IV. Abbandona il servizio il 1° settembre 1918 in condizioni tali che, a norma delle disposizioni dell'art. 11, la liquidazione del capitale spettantegli, debba essere fatta secondo l'art. 5, e cioè in base ai contributi complessivi dell'Impiegato e della Società. Quale sarà il capitale che avrà diritto di ritirare, all'atto in cui lascia il servizio?

Secondo le disposizioni dell'art. 14, i contributi dell'Impiegato e della Società, in seguito al passaggio dalla III alla IV Categoria, saranno quelli stabiliti dal Quadro I, corrispondenti all'età d'anni 35. A norma dell'art. 9, la liquidazione verrà fatta al 30 giugno 1918 ed al capitale risultante, si aggiungeranno le quote di contributo dell'Impiegato, relative ai mesi di luglio e di agosto 1918.

Il contributo complessivo dell'Impiegato e della Società sarà quindi:

1. Per anni 6 e cioè dal 1° gennaio 1896 al 31 dicembre 1901, L. 103 annue;

2. Per anni 16 1|2 e cioè dal 1° gennaio 1902 al 30 giugno 1918, L. 86 annue;

oltre il contributo dell'Impiegato pei mesi di luglio e agosto 1918, in L. 10 annue;

oppure:

1. Per anni 22 1|2 e cioè dal 1° gennaio 1896 al 30 giugno 1918, L. 86 annue;

2. Per anni 6 e cioè dal 1° gennaio 1896 al 31 dicembre 1901, L. 17 annue.

Applicando le disposizioni dell'art. 5 ed i coefficienti dei Quadri III e IV, si avrà:

ad 1. per anni 22 1|2	L. 86 × 36.12 =	L. 3106.32
» 2. » 6	» 17 × 6.77 = 115.09	
Questo capitale però, maturatosi col 1° gennaio 1902, durante i 16 1|2 anni, decorrendi da tale data fino al 30 giugno 1918, darà luogo ad un capitale suppletivo che si calcolerà a norma delle disposizioni dello stesso art. 5, comma 2, mediante il corrispondente coefficiente del Quadro IV, e così si avrà:		
Per anni 16	L. 115.09 × 1.8730 =	» 215.57
Coll'aggiunta del contributo dell'Impiegato pei mesi di luglio ed agosto 1918, come è stato già accennato		» 10.00
si avrà in complesso un capitale di . .		L. 3331.89

pagabili all'Impiegato il 1° settembre 1918.

Esempio III. **Sospensione di assegni per un certo tempo e proventi eventuali.** — Un impiegato dell'età d'anni 39 compiuti il 10 dicembre 1895 ed avente uno stipendio di lire 160 mensili, entra a far parte della Cassa di Previdenza col 1° gennaio 1896 e viene quindi ascritto alla Categoria II. Col 1° aprile 1904 chiede ed ottiene, per un motivo qualsiasi, la dispensa dal servizio con perdita di ogni assegno. Tale dispensa dura sino al 1° dicembre 1905, epoca in cui riprende regolarmente il suo servizio. Nel maggio del 1908, in seguito ad una elargizione fatta a beneficio dei partecipanti alla Cassa di Previdenza, viene inscritta a suo favore una somma di L. 86,30. Quale sarà il capitale che toccherà all'impiegato all'epoca di normale liquidazione, ammesso che durante la dispensa dal servizio, cessi ogni contributo per parte dell'Impiegato e per parte della Società, salvo quanto è disposto al riguardo all'ultimo comma dell'art. 15?

Secondo le disposizioni dell'ultimo comma dell'art. 15, le variazioni relative alla dispensa dal servizio, saranno riportate quanto al principio, al 1° luglio 1904, ed al 1° gennaio 1906, quanto alla fine del periodo di dispensa. L'Impiegato e quindi anche la Società saranno tenuti al contributo alla Cassa, anche pei mesi di aprile, maggio e giugno 1904.

I contributi complessivi riesciranno quindi i seguenti:

1. Per anni 8 1|2 e cioè dal 1° gennaio 1896 al 1° luglio 1904, L. 144 annue;

2. Per anni 11 1|2 e cioè dal 1° gennaio 1906 al 30 giugno 1917, L. 144 annue;

Quota d'elargizione al 1° luglio 1908, L. 86.30 annue.

La liquidazione procederà come segue:

Il contributo di L. 144, di cui al N. 1, coll'applicazione del relativo coefficiente del Quadro III, diverrà al 1° gennaio 1904

L. 144 × 10.09 = L. 1452.96

e queste coll'applicazione del coefficiente del Quadro IV relativo ad anni 13, diverranno al 30 giugno 1917.

L. 1452.96 × 1.6651 =	L. 2419.32
Il contributo di L. 144, di cui al N. 2, darà colla applicazione del relativo coefficiente del Quadro III per anni 11 1|2	
L. 144 × 14.54 =	» 2093.76
Aggiungendo il capitale corrispondente alla quota di elargizione, che dal 1° luglio 1908 al 30 giugno 1917, colla applicazione del coefficiente relativo ad anni 9, del Quadro IV, diverrà:	
L. 86.30 × 1.4233 =	» 122.83
si otterrà il capitale totale che toccherà all'impiegato il 30 giugno 1917 in . . .	L. 4635.91

Esempio IV. **Variazione di categoria per aumento e per diminuzione di assegni.** — Un Impiegato nato il 7 agosto 1873, viene assunto in servizio provvisorio col 15 marzo 1897, allo stipendio mensile di L. 60. Col 1° gennaio 1904 il suo stipendio, dopo aver subito precedentemente altri aumenti che non implicarono però cambiamento di Categoria, viene portato a L. 80 mensili. Per un periodo di mesi 7 e precisamente dal 1° marzo al 1° di ottobre 1906, in seguito a dispensa temporanea dal servizio, perde la metà dello stipendio e tanto il suo contributo quanto quello della Società, vengono ridotti in relazione alla nuova Categoria a cui corrisponde lo stipendio diminuito. Il 1° gennaio 1916, ottiene un aumento di stipendio di L. 20 e da tale epoca fino a che abbia raggiunta l'età d'anni 60, conserva lo stipendio di L. 100 mensili. Quale sarà il capitale che gli verrà liquidato al 60° anno ?

A norma di quanto è disposto al 2° comma dell'art. 6, l'Impiegato verrà iscritto alla Cassa di Previdenza col 1° luglio 1897, e compiendo il medesimo col 7 agosto 1933 il 60° anno d'età, secondo le disposizioni dell'art. 8, avrà diritto alla liquidazione del capitale assicurato il 30 giugno 1934. Egli avrà così partecipato alla Cassa per anni 37. Le variazioni, in seguito alla dispensa dal servizio, saranno, secondo l'articolo 15, riportate al 1° luglio 1906 quanto al principio ed al 31 dicembre 1906, quanto alla fine del periodo di dispensa.

Il contributo complessivo dell'Impiegato e della Società sarà quindi :

1. Per anni 6 1|2 e cioè dal 1° luglio 1897 al 1° gennaio 1904 (Categoria VI), L. 54 annue;

2. Per anni 2 1|2 e cioè dal 1° gennaio 1904 al 30 giugno 1906 (Categoria V), L. 72 annue;

3. Per anni 1|2 e cioè dal 1° luglio 1906 al 31 dicembre 1906 (Categoria VII), L. 36 annue;

4. Per anni 9 e cioè dal 1° gennaio 1907 al 31 dicembre 1915 (Categoria V), L. 72 annue;

5. Per anni 18 1|2 e cioè dal 1° gennaio 1916 al 30 giugno 1934 (Categoria IV), L. 84 annue.

Secondo quanto si è fatto nei precedenti esempi, i contributi potranno considerarsi divisi come segue :

1. Per anni 9 e cioè dal 1° luglio 1897 al 30 giugno 1906, L. 54 annue;

2. Per anni 2 1|2 e cioè dal 1° gennaio 1904 al 30 giugno 1906, L. 18 annue;

3. Per anni 28 e cioè dal 1° luglio 1906 al 30 giugno 1934, L. 36 annue;

4. Per anni 27 1|2 e cioè dal 1° gennaio 1907 al 30 giugno 1934, L. 36 annue;

5. Per anni 18 1|2 e cioè dal 1° gennaio 1916 al 30 giugno 1934, L. 12 annue;

e quindi i capitali

ad 1. L. 54 × 10.79 = L. 582.66
ad 2. » 18 × 2.62 = » 47.16

L. 629.82

questo capitale maturatosi al 30 giugno 1906, diverrà dopo 28 anni, e cioè:

al 30 giugno 1934	L. 629.82 × 2.9987	L.	1888.64
ad 3.	» 36.00 × 50.96	»	1834.56
ad 4.	» 36.00 × 49.49	»	1781.64
ad 5.	» 12.00 × 27.17	»	326.04

Capitale totale al 30 giugno 1934 L. 5830.88

INFORMAZIONI PARTICOLARI
DEL *MONITORE*

Nuove costruzioni dell'Adriatica.

(Stato dei lavori al 1° luglio 1896).

I. — Linea Lecco-Colico (In esercizio).

Continuano i lavori di completamento e sistemazione della linea.

II. — Linea Rocchetta Melfi-Potenza.

Tronco Rocchetta-Rionero (In esercizio). — Si seguita a lavorare in opere di sistemazione e consolidamento.

Tronco Rionero-Potenza. — *a) Movimenti di materie.* — Parte eseguita in rialzo m³ 423,950. Parte eseguita in iscavo m³ 422,640. Totale m³ 846,590. Parte da eseguirsi in rialzo m³ 147,500. Parte da eseguirsi in iscavo m³ 126,540. Totale m³ 274,040. Movimento complessivo m³ 1,120,630. Il lavoro fatto corrisponde a 74|100 del totale, coll'aumento di 3|100 sul quantitativo del mese precedente.

b) Opere d'arte. — Delle 147 opere d'arte (fra maggiori e minori), N. 75 sono ultimate, 50 sono in costruzione e 22 non ancora iniziate.

Nel mese si è lavorato in 23 opere minori ed in altrettante maggiori, iniziandone alcune, alcune ultimandole. Il lavoro fatto corrisponde a 70|100 del totale, con l'aumento di 6|10 sul quantitativo del mese precedente.

c) Gallerie. — Il lavoro ha proseguito nel mese in 11 gallerie (cioè, tutte quelle in corso, meno la Viggiani). Nell'insieme si hanno: 5 gallerie ultimate, della lunghezza complessiva di m. 4111; N. 12 in costruzione, di complessiva lunghezza 5815 m. dei quali trovansi eseguiti 4476 m. Il lavoro fatto corrisponde a 84|100 del totale, coll'aumento di 4|100 sul quantitativo del mese precedente.

d) Stazioni. — Si è lavorato nel mese ai fabbricati della stazione di Lagopesole, ed un poco alle murature di fondazione del fabbricato viaggiatori in stazione di Potenza Superiore. I fabbricati delle altre 3 stazioni sono ultimati. Il lavoro eseguito corrisponde a 71|100 del totale, con l'aumento di 1|100 sul quantitativo del mese precedente.

e) Case cantoniere. — Nel mese si è lavorato in N. 4 cantoniere, eseguendo opere di finimento. Nell'insieme si hanno: 35 ultimate; N. 5 in corso di costruzione ed una non iniziata. Lavoro eseguito 94|100 del totale, con l'aumento di 1|100 sul quantitativo del mese precedente.

f) Passaggi a livello. — Lavoro eseguito 61|100 del totale, con l'aumento di 1|100 sul quantitativo del mese precedente,

g) Opere di consolidamento. — Durante il mese si è lavorato in 21 di tali opere; completandone alcune, altre iniziandone. (Le opere, nelle quali si è lavorato sono indicate nello stato di avanzamento con X rossa).

h) Armamento. — Lavoro del mese ml. 200 di massicciata, in 1° strato; e ml. 550 di posa. Nell'insieme si ha: massicciata, 1° strato ml. 11.530; massicciata, 2° strato ml. 1915. Posa ml. 3.420.

III. — Linea Rocchetta Melfi-Gioia (in esercizio).

IV. — Linea Sulmona-Isernia.

Tronco Sulmona-Cansano (In esercizio).

Tronco Cansano-Isernia. — *a) Movimenti di materie.* — Parte eseguita in rialzo m³ 1,363,885. Parte eseguita in iscavo m³ 879,615. Totale m³ 2,243,500. Parte da eseguirsi in rialzo m³ 106,320. Parte da eseguirsi in iscavo m³ 69,090. Totale m³ 175,710. Movimento complessivo m³ 2,419,210. Il lavoro fatto corrisponde a 92|100

del totale, con un aumento di 1[100 sul quantitativo del mese precedente.

b) Opere d'arte. — Delle 345 opere d'arte (fra maggiori e minori), N. 269 sono ultimate, N. 59 in corso di costruzione e 17 non iniziate. Durante il mese si è lavorato in 28 opere minori ed in 26 maggiori, iniziandone delle nuove, completandone altre in corso. Il lavoro fatto corrisponde a 91[100 del totale, con un aumento di 4[100 sul quantitativo del mese precedente.

c) Gallerie. — Gallerie ultimate N. 34, della lunghezza complessiva di m. 19,863. Gallerie in costruzione N. 4, di lunghezza complessiva di metri 1018, di cui trovansi eseguiti m. 994. Una galleria non iniziata di m. 76. Il lavoro eseguito nel mese non influisce che per millesimi sulla percentuale; onde si ritiene quella del mese precedente 99[100.

d) Stazioni. — Si è lavorato nel mese in 14 fabbricati delle diverse stazioni, eseguendo lavori di muratura e di finimento. (Nello stato di avanzamento sono indicate con X rossa le opere nelle quali si è lavorato nel mese). Nell'insieme si hanno: 4 stazioni con i fabbricati ultimati, e N. 11 con i fabbricati in costruzione. Il lavoro fatto corrisponde a 73[100 del totale, con un aumento di 3[100 sul quantitativo del mese precedente.

e) Case cantoniere. — Si è lavorato in 9 caselli, proseguendo lavori di muratura e di finimento. Complessivamente si hanno: N. 68 ultimati, e N. 29 in costruzione. Il lavoro fatto corrisponde a 92[100 del totale, con l'aumento di 1[100 sul quantitativo del mese precedente.

f) Passaggi a livello. — Lavoro eseguito 56[100 del totale, con l'aumento di 1[100 sul quantitativo del mese precedente.

g) Opere di consolidamento. — Si è lavorato durante il mese a N. 29 di tali opere, completandone alcune, iniziandone altre. Complessivamente se ne hanno: N. 92 ultimate, e N. 13 in costruzione.

h) Armamento. — Eseguiti nel mese ml. 8210 di posa. Complessivamente si ha: massicciata, 1° strato, ml. 62,470: massicciata, 2° strato, ml. 21,106. Posa ml. 38,960.

V. — Linea Barletta-Spinazzola (in esercizio).

><

Ferrovie di Cefalù.

(*Progetto di lavori di difesa*).

La Direzione Tecnica Governativa per le Ferrovie in Cefalù ha sottoposto alla approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici il progetto di appalto per la costruzione delle opere di difesa nei torrenti Pana del Molino, Lavanchello, Maccarone, Torremuzza, Furiano e Rosmarino, lungo i tronchi Tusa Zappula, e rispettivamente alle progressive chilometriche 93.500, 94.050, 94.600, 94.450, 117.650 e 127.350 della linea Zappula-Cefalù.

L'importo dei lavori considerati in progetto, compresi gli imprevisti nella misura di 1[10 circa, è di L. 308,000 ripartito fra i diversi torrenti precitati, nel modo seguente: Piana del molino L. 110,000; Lavanchello L. 13,500; Maccarone L. 61,000; Torremuzza L. 130,000; Furiano L. 85,000 e Rosmarino L. 75,000. Per il compimento dei lavori è fissato il termine di sei mesi. Nella spesa totale i movimenti di terra figurano per L. 30,400 e le opere murarie per L. 245,000.

><

Ferrovie della Sicilia.

(*Proposta per acquisto di materiale*).

La Direzione Generale delle Strade Ferrate della Sicilia ha presentato alla approvazione governativa la proposta per l'acquisto di materiale valendosi dei residui dei fondi stanziati per le linee complementari e del fondo assegnato pel servizio dei trasporti attraverso lo Stretto di Messina. La proposta medesima considera l'acquisto del materiale seguente:

Di 2 locomotive a tre assi accoppiati, con ruote da m. 1.50 del tipo di quelle attualmente destinate al servizio dei treni diretti sulle linee di montagna nell'interno dell'isola, e cioè da Palermo a Roccapalomba e Leonforte, e dei treni postali fra Roccapalomba ed Arazano-Caldare;

Di 20 carri chiusi con freno, per merci e bestiame, della portata di 12 tonnellate;

Di 1 motore della forza di 40 cavalli per le Officine di Messina;

Di 1 disintegratore per tritolare la terra per la fusione;

Di 1 macchinetta per spianare e per finire i dadi;

Di 1 pressa idraulica per montare sugli assi le ruote a disco;

Di 1 macchina per spiegare i cerchietti di sicurezza delle ruote.

La spesa totale preventivata per le forniture delle quali si tratta, compresi gli imprevisti, ammonta a lire 262,000.

><

Sistemazione degli scali marittimi di Venezia.

Siamo informati che il Ministero della Marina ha approvato pienamente le conclusioni prese d'accordo col proprio rappresentante, dalla Commissione che recentemente si è occupata della sistemazione degli scali marittimi di Venezia.

><

Modificazioni ed aggiunte al Regolamento per la circolazione dei carri di costruzione speciale.

È in corso un decreto dei Ministri di Agricoltura, Industria e Commercio e dei Lavori Pubblici, col quale vengono approvate le nuove modificazioni ed aggiunte al Regolamento per la circolazione sulle ferrovie italiane dei carri di costruzione speciale; ed all'allegato 14 delle tariffe e condizioni di trasporto, giusta il progetto all'uopo presentato dall'Amministrazione delle Strade Ferrate Meridionali, in nome e per conto anche di quella delle ferrovie del Mediterraneo.

><

Per l'esercizio del binario di diramazione tra la stazione di Desenzano e lo scalo al Lago.

Sappiamo che l'Amministrazione comunale di Desenzano, la quale sarebbe subentrata negli oneri della Ditta Mangilli, concessionaria della Navigazione del Lago di Garda, per quanto riguarda la costruzione e l'esercizio del tronco di Strada Ferrata che dovrebbe unire la stazione di Desenzano collo scalo al Lago, sta facendo pratiche coll'Amministrazione delle Strade Ferrate dell'Adriatico, affinchè acconsenta di assumere l'esercizio del predetto binario di diramazione.

><

Orario invernale pei Laghi di Lombardia.

Siamo informati che il R. Ispettore Capo del Circolo ferroviario di Milano, cav. Spreafico, ha stabilito pel 15 andante l'annuale conferenza delle Amministrazioni interessate per la compilazione dell'orario invernale da attivarsi col 1° novembre prossimo per le corse sui Laghi di Lombardia e pei treni ferroviari che vi affluiscono.

><

Ferrovie del Mediterraneo.

(Gare aperte).

Il giorno 15 del corrente mese, in Milano, presso la Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo, avrà luogo il dissuggellamento delle schede d'offerta che saranno state presentate dalle Ditte invitate a concorrere alla gara per l'appalto dei lavori dei movimenti di terra e per la provvista della ghiaia occorrente per il completamento della stazione di smistamento di Novi San Bovo.

(Gara aggiudicata).

Il giorno 31 del mese di agosto p. p. ebbe luogo la gara a licitazione privata per l'appalto dei lavori di ricostruzione e di consolidamento della briglia alla progressiva chilometrica 7.068 della linea da Bastia a Mondovì, attraverso al quarto rettifilo dell'Ellero, dell'importo presunto di L. 13,000. Alla gara vennero invitate 15 Ditte e le concorrenti furono 9. Rimase aggiudicataria provvisoria la Ditta Bisio Andrea, col ribasso del 21.40 0[0 sui prezzi della tariffa.

(Percorrenza del materiale rotabile durante il 2° e 3° trimestre 1895-96).

Diamo nel seguente prospetto l'indicazione della percorrenza del materiale rotabile sulle linee della Rete Mediterranea, durante il 2° ed il 3° trimestre dell'esercizio 1895-96:

Materiale		2° trimestre	3° trimestre
Locomotive	Km.	8,617,339	8,500,651
Carrozze	»	35,086,980	33,749,305
Bagagliai	»	8,987,962	8,824,558
Carri da merce	»	69,206,645	66,497,248

(Progetti, preventivi, ecc., presentati all'approvazione governativa).

La Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici:

1. La proposta dei lavori di costruzione di un pavimento in battuto di cemento sopra strato di calcestruzzo nella baracca pel deposito delle materie grasse del servizio di trazione nella stazione di *Savona-Letimbro;*

2. La proposta dei lavori occorrenti per l'attivazione di un servizio merci a piccola velocità limitata, nella stazione di *Milano-Porta Sempione* (linea di circonvallazione di Milano), con annesso preventivo di spesa di L. 3800;

3. La proposta dei lavori occorrenti per il raddrizzamento e rinforzo delle armature in opera a sostegno dell'arco lesionato del viadotto Calda, al chilom. 74.964, fra le stazioni di Battipaglia e di Lagonegro della ferrovia *Sicignano-Castrocucco.* La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 1500;

4. Il progetto di approfondimento dei pozzi in alcuni caselli ed in talune stazioni della linea da *Gallarate a Laveno.* Spesa preventivata L. 680;

5. Il preventivo della spesa di L. 2400 occorrente per l'impianto dell'illuminazione a gas nella stazione di Sesto S. Giovanni, lungo la ferrovia da *Milano* a *Chiasso*;

6. La proposta riguardante il riordinamento e l'impianto di apparati centrali nella stazione di Sampierdarena nella linea da *Genova* a *Ventimiglia.* La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 180,000. Gli apparati centrali occorrenti verranno forniti dalla Casa Servettaz, ed il loro impianto sarà eseguito in economia dalla Società;

7. Il preventivo della spesa di L. 216 per l'impianto di due cancelletti da pedone al passaggio a livello esistente alla progressiva 2185 della Strada Ferrata da *Mortara* a *Vigevano;*

8. Il preventivo di L. 750 per i lavori di riparazione dei guasti sofferti dal marciapiedi e dal pavimento del magazzino merci a grande velocità a *Genova-Piazza Principe*, in seguito al cedimento manifestatosi il 12 luglio 1896;

9. Il contratto stipulato colla Ditta Gallo Pasquale di Eboli per l'esecuzione di lavori di consolidamento del sottopassaggio al chilometro 65.312 della linea da *Battipaglia* a *Castrocucco;*

10. La proposta riflettente il completamento della chiusura della stazione di San Giovanni D'Asso, lungo la ferrovia da *Asciano* a *Montepescali;*

11. La proposta riflettente l'applicazione di due sonerie elettriche di controllo al disco dal lato Reggio della stazione di Francavilla-Angitola, nella linea da *Battipaglia* a *Reggio.* Spesa occorrente L. 210.

><

Ferrovie dell'Adriatico.

(Progetti, preventivi, ecc. presentati all'approvazione governativa).

La Direzione Generale delle Strade Ferrate Meridionali ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici:

1. La proposta per demolire la terza linea di binario tronco verso Antrodoco, coi relativi deviatoi di allacciamento, nella stazione di Roccadicorno, e per il reimpiego delle corrispondenti rotaie d'acciaio da m. 12 nel rifacimento del secondo binario della *stazione di Imola*, tuttora armato con rotaie in ferro. Spesa occorrente L. 7300;

2. La proposta dei lavori occorrenti per provvedere al prolungamento del binario d'incrocio nella stazione di Moldolfo-Marotta, lungo la linea da *Bologna* ad *Otranto.* Spesa preventivata L. 4450, escluso il valore del materiale metallico di armamento;

3. La proposta per sostituire alle rotaie d'acciaio, modello meridionale, con le quali sono armati due binari tronchi delle stazioni di Chieti e di Torre dei Passeri, altre rotaie in ferro da m. 6 provenienti dal rifacimento in acciaio del secondo binario, nella stazione di Imola, linea *Pescara-Aquila Terni;*

4. La proposta per l'impianto del 5° binario e di un binario di collegamento dal lato di Foggia fra la linea principale e quello di Macerata, nella stazione di Portocivitanova, linea *Bologna-Otranto.* La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 9250, escluso il materiale metallico d'armamento;

5. La proposta per rimovere la piattaforma girevole, del diametro di m. 4 50, esistente nella stazione di Monterotondo, nella linea *Roma-Orte*, per utilizzarla nella stazione di Attigliano;

6. La proposta dei lavori occorrenti per la costruzione di una casa cantoniera doppia nella stazione di Potenza Superiore, al chilometro 65.480 della ferrovia da *Rionero* a *Potenza;*

7. La proposta delle opere necessarie per provvedere al consolidamento del ponticello obliquo della luce retta di m. 3 al chilometro 66.293, della linea da *Udine* a *Pontebba.* Spesa preventivata L. 1000;

8. La proposta per rimovere la piattaforma girevole del diametro di m. 4.50 esistente nella stazione di Sucreola Marsicana (linea *Roma-Solmona*) per utilizzarla nella stazione di Attigliano (linea Viterbo-Attigliano);

9. Il contratto stipulato colla Ditta Cionfrini Pompeo per la demolizione del ponte provvisorio in legname sul fiume Reno al chilometro 143.105.68 della ferrovia da *Piacenza* a *Bologna;*

10. La proposta dei lavori occorrenti per l'impianto nella stazione di San Nicola, lungo la linea da Zollino a Gallipoli, della stadera a ponte, della portata di tonnellate 20, esistente nella stazione di Fontanarosa, lungo la ferrovia da *Foggia* a *Manfredonia*. Spesa prevista L. 350.

><

Per l'inchiesta ferroviaria.

Il Ministero dei Lavori Pubblici ha diramato il seguente comunicato:

« Diversi giornali han raccolta la notizia che un rappresentante della Società Adriatica era venuto appositamente a Roma per mettersi in relazione colla Commissione per l'inchiesta ferroviaria. Se ne era dedotto che così le Società ferroviarie sarebbero state informate di tutto quanto l'andamento dell'inchiesta stessa. Prescindendo dal fatto che i membri della Commissione sono assolutamente superiori a qualsiasi sospetto di tal natura, la notizia risulta assolutamente falsa.

« I ferrovieri, a nostro giudizio, possono stare tranquilli e confidare nell'assoluta imparzialità della Commissione. Del resto pare che ci sia della gente che si diverte a spargere delle inesattezze sulla Commissione; tanto è vero che si vorrebbe far credere che ad essa appartenga l'on. Civelli, cosa questa non vera ».

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato ha dato il suo parere sulla questione della applicabilità delle multe contrattuali a carico della Impresa Cavallo, per la ritardata fornitura della ghiaia usata nel consolidamento del rilevato ferroviario, e per la sistemazione dei passaggi a livello e delle banchine nel tronco della ferrovia Bologna-Verona compreso fra Persiceto e San Felice.

Lo stesso Consiglio ha dato il suo parere sulla maggiore spesa incontrata dalla Società esercente la Rete del Mediterraneo, nella esecuzione dei lavori di ampliamento del servizio merci a grande velocità nella stazione di Spezia Centrale, affidati a rimborso di spesa alla Società predetta, ed eseguiti dalla Impresa Giuseppe Maggiani.

><

Tariffe ferroviarie italiane.

L'Adriatica ha presentato con parere favorevole al Ministero dei Lavori Pubblici una domanda della Ditta Henry Roze di Barletta, che ha impiantato uno stabilimento oleario in quella località, intesa ad ottenere che per i suoi trasporti di sansa vergine e di sansa essiccata, siano concesse le medesime facilitazioni di cui fruiscono la Società delle Oliviere di Bari ed altre Ditte, impegnandosi per un traffico di 3000 tonnellate di merce nel periodo di un anno, a cominciare dal 15 del corrente mese.

—

Ci scrivono da Lucca che quella Camera di Commercio ed Arti ha fatto caldi voti al Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio, affinchè voglia interessarsi allo scopo di ottenere che le Società ferroviarie in occasione della prossima campagna vinicola, provvedano alla assegnazione dei vagoni, e segnatamente dei serbatoi per il trasporto delle uve fresche e dei mosti alle stazioni delle linee ferroviarie di quella provincia, in una misura corrispondente ai bisogni della regione attraversata dalle linee Brindisi-Zollino, Zollino-Maglie e Zollino-Gallipoli. Ci consta che il Ministero predetto ha vivamente raccomandato a quello dei Lavori Pubblici affinchè nel limite del possibile siano accolti i voti suindicati, evitandosi gli inconvenienti che in causa della deficienza del materiale mobile si ebbero a lamentare nel periodo della vendemmia dello scorso anno.

—

È in corso di approvazione il progetto presentato dalla Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo al Ministero dei Lavori Pubblici, del 13° Supplemento alle tariffe per il trasporto delle merci a grande e piccola velocità in servizio diretto italo-svizzero, da attivarsi il 1° ottobre p. v. in seguito ad accordi intervenuti colle Ferrovie Svizzere. Il supplemento in parola, per quanto concerne le disposizioni regolamentari e la nomenclatura, comprende le aggiunte e le modificazioni già pubblicate per il servizio italo-germanico, fra cui le disposizioni dell'atto addizionale alla convenzione di Berna e la ristampa dell'Allegato N. 1 alle disposizioni stesse.

Nel detto supplemento si è pure, per uniformità a prescrizioni in vigore nel servizio interno, introdotta la modificazione alla nota (1) paragrafo 39, riguardante le operazioni di carico e di scarico, rese dalle tariffe interne obbligatorie alle parti nelle stazioni in generale, anche per talune merci non ascritte alle tre ultime classi della tariffa, e vi si è compresa anche la nuova disposizione relativa alla tassazione delle uve pigiate e del mosto in vagoni serbatoi. Per quanto concerne la parte seconda delle tariffe dirette, si sono apportate all'elenco stazioni, le varianti resesi necessarie o per apertura di nuove stazioni o per modificazioni al servizio cui ciascuna di esso trovasi abilitata. Infine, è stata pure introdotta nel servizio colla Svizzera la tariffa N. 55, piccola velocità accelerata, pel percorso italiano in combinazione coi prezzi della grande e della piccola velocità pel percorso estero.

—

L'Adriatica, con parere favorevole, ha presentato al Ministero dei Lavori Pubblici una domanda della Ditta Vagezzi intesa ad ottenere la rinnovazione pura e semplice per un altro anno della concessione per i suoi trasporti di sale da Mantova a Cremona.

—

Il Ministero del Tesoro, d'accordo con quello delle Finanze, ha dato, per la parte che lo riguarda, la sua approvazione:

1. Alla rinnovazione per altri due anni della concessione fatta nel novembre 1894, a favore della Ditta Fratelli Chiodi, pel trasporto di olio d'oliva da Corigliano Calabro a stazioni della ferrovia da Genova a Ventimiglia;

2. Alla concessione a favore della Ditta Spelty, Keller e Comp., di prezzi speciali per i suoi trasporti di mattoni in partenza dalla stazione di Cerano Bergamasco, dietro vincolo di un determinato traffico minimo annuale;

3. La concessione proposta a favore della Ditta Mangili, relativa al trasporto di bozzoli morti, bozzoli doppi in grano, bozzoli sfarfallati, ecc., da Milano-Porta Garibaldi a Briançon ed a Ferus.

—

La Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo, anche a nome e per conto di quelle delle Ferrovie dell'Adriatico e della Sicilia, ha sottoposto all'approvazione governativa il progetto del nuovo allegato n. 1 alle tariffe. L'allegato stesso dà la distinta delle

valute metalliche e cartacee che hanno corso legale nel Regno, ed indica le norme relative all'accettazione delle medesime nelle stazioni e nelle agenzie sociali.

NECROLOGIO.

Il Principe EGONE DI HOHENLOHE.

Il 10 corrente, a Gorizia, è morto, per aneurisma, il principe Egone di Hohenlohe.

Il principe Egone Carlo di Hohenlohe, appartenente al ramo di Waldenburg, di quell'antichissima famiglia, era nato a Venezia nel 1853. Sua madre, nata contessa Della Torre di Valsassina, distinta cultrice della letteratura italiana, gli apprese fin da bambino e gli fece amare la nostra lingua. Più tardi, eletto deputato al Parlamento di Vienna, difese strenuamente i diritti delle popolazioni italiane soggette all'impero austriaco. Il principe Hohenlohe, entrato nell'orbita delle grandi amministrazioni, apparteneva alla direzione del Lloyd di Trieste ed era presidente della Ferrovia Meridionale Austriaca (Südbahn). In tale qualità egli si occupò con particolare interesse d'una nuova congiunzione ferroviaria diretta fra Trieste e Venezia, e all'uopo ebbe a Roma, l'anno scorso, varie conferenze con l'onorevole Saracco, allora Ministro dei Lavori Pubblici. Ammogliato ad una contessa Kaunitz, egli lascia due figli e una figlia.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Fell attraverso il Gran San Bernardo. — Nella seduta dell'11 corrente, la Camera di Commercio di Torino ha discusso un progetto di ferrovia Fell attraverso il Gran San Bernardo tra Aosta e Martigny.

Dopo una breve discussione in cui il presidente Locarni diede varie spiegazioni intorno al progetto, la Camera votò il seguente ordine del giorno:

« La Camera, preso atto della proposta dell'ing. Fell, convinta degli inconfutabili vantaggi che la esecuzione della medesima recherebbe alla regione piemontese, offrendo, senz'alcun carico finanziario, un facile sbocco al traffico internazionale, dal quale ora è assolutamente scartata;

« Unanime delibera di accordarle il più valido appoggio morale, trasmettendo al Ministero i più caldi voti affinchè — previe quelle provvidenze che possano essere ritenute opportune per assicurare l'adempimento degli obblighi ad assumersi dall'ingegnere Fell e dai suoi cointeressati, ed in omaggio all'art. 16 del vigente trattato di commercio italo-svizzero per cui i due Stati formalmente s'impegnarono di favorire la creazione di nuove vie di comunicazione fra i due paesi e di accordare tutte le agevolezze possibili alle imprese relative — il progetto che gli verrà sottoposto in proposito sia preso nella più sollecita e dovuta considerazione.

« La Camera

« Delibera inoltre di fare le più calorose premure agli onorevoli Senatori e Deputati della regione piemontese, non che agli Enti locali interessati, affinchè appoggino la proposta di cui si tratta e ne promuovano colla massima energia l'accoglimento ».

Ferrovia Mestre-Bassano. — Abbiamo letto nei giorni scorsi sulla *Gazzetta di Venezia* e sull'*Adriatico* una polemica circa la convenienza e possibilità di esecuzione della ferrovia Mestre-Bassano, essendo la prima contraria, mentre il secondo si è fatto caldo propugnatore.

Senza entrare nella discussione dei due giornali, riportiamo dall'*Adriatico*, a titolo di cronaca, i seguenti punti, sui quali il giornale si appoggia per raccomandare la costruzione di detta ferrovia, facendo, ben inteso, le nostre riserve su taluno, che ci sembra molto ipotetico.

« La linea non misura 55, ma 50 chilometri; la spesa di costruzione non ammonta a 6 milioni, ma si limita, al massimo, a 4 milioni (?); ed infine la spesa d'esercizio, quando si tenga conto anche della manutenzione, vuol essere calcolata non nel solo 50 per cento del reddito lordo, ma nel 62 per cento.

Partendo da questi dati, tutti sono in grado di calcolare:

1. Che conteggiando anche all'8 per cento la spesa di interessi e ammortizzazione del capitale, occorreranno per i 4 milioni L. 320,000 all'anno;

2. Che una buona parte di questa somma, e in ogni peggior caso almeno 150,000 lire, saranno coperte dal concorso chilometrico governativo (?), che non può essere minore di lire 3000 al chilometro;

3. Che quando la linea riesca a dare, oltre le spese d'esercizio, L 170,000, essa non soltanto non sarà passiva, ma provvederà anche all'ammortizzazione del capitale;

4. Che ritenuta la spesa d'esercizio nel 62 per cento dell'introito lordo, basterà ottenere un provento lordo di annue L. 447,368, perchè, prelevato su queste il 62 per cento di spese d'esercizio, cioè L. 277,368, rimangono nell'altro 38 per cento, le L 170,000 occorrenti come sopra a coprire interessi ed ammortizzazione del capitale.

Ora, se nessuno potrebbe sperare sulla linea Mestre-Bassano il traffico di L. 1,237,500, supposto necessario dal signor Colle, le L. 447,000 realmente occorrenti si possono considerare, più che come una speranza, come una certezza, quando si rifletta che esse rappresentano meno di L. 9000 al chilometro, e che questa cifra è sempre superata nelle linee secondarie che hanno un discreto movimento ».

Prodotti delle Ferrovie Italiane. — Il prospetto dei prodotti lordi approssimativi delle Ferrovie italiane, pubblicato in questi giorni dal R. Ispettorato delle Strade Ferrate, comprende i dati relativi ai primi 9 mesi dell'esercizio in corso, cioè dal 1° luglio 1895 al 31 marzo 1896. In questo periodo i prodotti approssimativi del traffico ascesero in complesso a L. 196,194,887, superando di L. 1,766,950 quelli ottenuti nell'esercizio precedente.

La lunghezza media delle linee in esercizio pel suddetto periodo si ragguagliava a 15,350 km., in aumento di chilometri 449, e il prodotto chilometrico ammontava a lire 12,781, con un aumento di L. 401 in confronto dell'esercizio precedente.

Per ciascuna delle grandi Reti ferroviarie e per gli altri gruppi di linee, i dati analoghi pel periodo in discorso sono espressi dalle cifre seguenti:

Dal 1° luglio 1895 al 31 marzo 1896.

		Lunghezza media	Prodotti lordi	Prodotti chilometrici
Rete Mediterranea . . .	Km.	5694	97,957,051	17,203
Rete Adriatica	»	5394	78,688,843	14,066
Rete Sicula	»	1093	7,664,312	7,012
Ferrovie dello Stato esercite Società Veneta . . .	»	140	818,900	5,849
Ferrovie Reali Sarde . .	»	411	1,194,789	2,907
Ferrovie Secondarie Sarde	»	594	535,790	902
Ferrovie diverse . . .	»	1824	9,335,202	5,117

Differenze in confronto dell'esercizio precedente.

		Lunghezza media	Prodotti lordi	Prodotti chilometrici
Rete Mediterranea . . .	Km.	+ 199	+ 1,203,729	+ 138
Rete Adriatica	»	+ 93	+ 437,364	+ 54
Rete Sicula.	»	+ 59	+ 66,414	+ 27
Ferrovie dello Stato esercite Società Veneta . . .	»	»	— 812	— 6
Ferrovie Reali Sarde . .	»	»	— 7,129	— 17
Ferrovie Secondarie Sarde	»	»	— 307	+ 25
Ferrovie diverse	»	+ 108	+ 626,219	+ 72

Ferrovie dell'Adriatico. — *Prodotti dal 1° gennaio al 31 agosto 1896.* — Nella decade dal 21 al 31 agosto ora scorso i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate Meridionali, Rete Adriatica (Rete principale e Rete complementare) ascesero a L. 2,929,272.64 con una diminu-

zione di L. 393,804.57 su quelli ottenuti nella corrispondente decade del 1895.

L'insieme dei prodotti dal 1° gennaio al 31 agosto 1896 si ragguaglia a L. 63,369,445.19 e presenta una diminuzione di L. 1,285,826.02 in confronto dello stesso periodo del precedente esercizio.

Ferrovia Massaua-Saati-Ghinda. — Dai giornali politici si rileva che nei colloquii del generale Baldissera col Governo si tratterebbe di continuare la ferrovia eritrea fino a Ghinda, di cui ebbimo a suo tempo occasione di occuparci.

Non dovendosi espropriare terreni, non occorrendo grandi stazioni e tutto riducendosi a fare un piano stradale per collocarvi i binari, ed usufruendo dell'opera dei soldati, la spesa sarà relativamente piccola.

Gli scali merci a Milano. — La Mediterranea avvisa che col 10 corrente, in sussidio alla stazione di Milano di Porta Garibaldi, ogniqualvolta si renda necessario per evitare l'ingombro in detta stazione, sarà abilitato lo scalo di Milano di Porta Sempione a ricevere in arrivo, in servizio interno e cumulativo italiano, i trasporti a piccola velocità delle merci a vagone completo, ascritto alle ultime tre classi delle tariffe.

Ferrovia Avellino-Rocchetta S. Venere. — La stazione di Morra della linea Avellino-Rocchetta S. Venere ha assunto la nuova denominazione di Morra Irpino.

Ferrovia Parma-Brescia-Iseo. — La fermata di Remedello Sotto, della linea Parma-Brescia-Iseo, già ammessa ai trasporti di viaggiatori, bagagli, cani e merci a grande velocità, limitatamente ai colli non superanti i 100 chilogrammi, ed ai trasporti di merci a piccola velocità a vagone completo, è ora stata abilitata in servizio interno e cumulativo italiano, a tutti indistintamente i trasporti senza alcuna restrizione, compresi i veicoli ed il bestiame.

Ferrovia Ponte S. Pietro Locate-Bergamo. — La fermata di Paderno d'Adda, della linea Ponte S. Pietro Locate-Bergamo, è stata ammessa, in servizio interno e cumulativo italiano, ai trasporti delle merci a grande velocità, limitatamente ai colli non eccedenti i 50 chilogrammi, ed a quelli a piccola velocità ordinaria a vagone completo.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie Svizzere. — *Ferrovia del Pilato.* — La Ferrovia del Pilato trasportò nel passato mese di agosto 10,252 persone contro 13,880 nel mese corrispondente del 1895.

Il numero dei passeggeri trasportati da gennaio a tutto agosto fu di 24,965 nel 1896 e di 31,072 nel 1895.

— *Il riscatto delle ferrovie.* — In una adunanza pubblica tenutasi a Rorschach, ed alla quale erano presenti 250 persone, dopo una relazione del dott. Sourbeck, venne risolto alla unanimità di votare la legge sulla contabilità e di appoggiare contemporaneamente l'iniziativa della espropriazione.

Ferrovie Francesi. — *Apertura di linea.* — Il primo corrente è stata aperta all'esercizio la sezione della linea da Cateau a Laon, delle Ferrovie del Nord, compresa tra Wassigny e Lesquielles.

Questa sezione, di una lunghezza di 17,528 metri, comprende, oltre le stazioni terminali, quella di Grand-Verly-Vadencourt, di Mennevret, di Tupigny e la fermata di Petit-Verly.

Ferrovia Transiberiana. — La *Novoie Vrémia* ha ricevuto la seguente corrispondenza in data 4 agosto da Tomsk, riguardante la Ferrovia Transiberiana:

« Oggi, ad un'ora dopo mezzogiorno, è giunto qui il primo treno viaggiatori della Ferrovia Transiberiana. La cittadinanza gli ha fatto un ricevimento solenne, acclamando con entusiasmo gli ingegneri che hanno saputo riunire così presto la città di Tomsk alla rete generale delle Ferrovie Russe.

« Nell'ultima seduta del Comitato delle tariffe ferroviarie era stato deciso che la tariffa generale dei viaggiatori, adottata sulla rete delle Strade Ferrate Russe, sarà applicata alla Ferrovia Transiberiana ».

Ferrovie del Madagascar. — L'ultimo numero del *Madagascar* contiene un'informazione che viene a complicare vieppiù la questione delle ferrovie nella nuova colonia francese.

A quanto sembra, nel 1889, il Governo howa diede ad una Società italiana la concessione di tutte le ferrovie che potessero stabilirsi nell'isola. Un ingegnere italiano, per nome Codena, recatosi al Madagascar per studiare la questione, così riassume la propria opinione:

« Il traffico della costa orientale dell'isola non è tale che si possa consigliare la costruzione d'una ferrovia di qualsiasi sistema economico. Per questa stessa ragione, congiunta alle difficoltà topografiche, occorre riconoscere l'assurdità di cercare di costrurre una ferrovia che conduca dalla costa alla capitale.

« Benchè la Società italiana mai non abbia cominciata l'esecuzione d'alcuna linea, il contratto corso fra essa ed il Governo howa esisterebbe sempre. Il contratto accorderebbe un rinvio di quindici anni alla Società, senza fissare una data qualsiasi pel cominciamento dei lavori ».

Il *Madagascar* aggiunge che non sì tosto ebbe conosciuta la concessione fatta all'inglese Coriolis, la Società italiana avrebbe presa la decisione di reclamare la priorità.

Ferrovia del Congo. — La prima metà della Ferrovia del Congo, la linea Matadi-Tumba, di 180 chilometri di lunghezza, è ora in servizio. Essa comporta 8 stazioni: Matadi, Mpozo, Palaballa, La Mia, Tombogadio, Kayé, Dursi e Tumba, riunite tutte telefonicamente.

I bianchi viaggiano in prima classe, e delle vetture di seconda classe, aperte, sono destinate ai trasporti dei negri e dei soldati. Le tariffe sono molto elevate; così, ad esempio, il viaggiare da Matadi a Tumba costa, in prima classe, fr. 233,50 per l'andata e fr. 350 per l'andata e ritorno. È vero che per la seconda classe questi prezzi cadono a fr. 23,50 e fr. 35.

I biglietti di andata e ritorno sono valevoli per quattro giorni. I viaggiatori di prima classe hanno diritto a 100 chilogrammi di bagagli in franchigia, quelli della seconda a 20 chilogrammi.

Ferrovie dello Stato libero d'Orange. — È noto che sono in corso dei negoziati per la cessione allo Stato libero d'Orange della linea riunente questa contrada al Transwaal. La Commissione delle Ferrovie dello Stato libero d'Orange ha presentato un rapporto favorevole a questo acquisto. La linea sarebbe ceduta dal Governo del Capo che ne trarrà un beneficio netto di lire sterline 30 mila al mese, per il prezzo di lire sterline 2,750,000 Lo Stato libero d'Orange emetterebbe per realizzare questa operazione un imprestito di lire sterline 3,250,000 al 3 1[2 per cento, rimborsabile in 25 anni.

Il Transwaal ed il Netherlands Railways sarebbero disposti a concludere collo Stato libero d'Orange un contratto per l'esercizio della linea alle condizioni attuali, ed il Transwaal si impegnerebbe a non concedere alcuna linea concorrente.

Notizie Diverse

Aste per appalti di lavori di conto dello Stato. — *Circolare Ministeriale ai Prefetti e Capi Servizio al Ministero dei Lavori Pubblici.* — « Secondo un recente parere della R. Avvocatura Erariale Generale per la regolarità delle aste aventi per oggetto l'appalto di pub-

blici lavori, è necessario che il funzionario, cui spetta di presiederle, intervenga nella sala, ove l'asta deve tenersi, nell'ora stabilita per l'apertura della medesima, vi rimanga permanentemente durante l'ora che deve trascorrere prima della chiusura, e, soltanto dopo proclamato questa, addivenga alla apertura delle schede contenenti le offerte ed alla aggiudicazione.

« Constandomi che tale pratica non è seguita da tutti gli Uffici presso cui si tengono aste per appalti di opere pubbliche, prego la S. V. Ill.ma di volere fare in modo che la medesima sia sempre costantemente osservata come la sola conforme alle disposizioni del R. Decreto 3 maggio 1863 e del vigente Regolamento sulla Contabilità generale dello Stato.

« Attenderò intanto un cenno di ricevuta della presente circolare. « *Per il Ministro:* DE MARTINO ».

L'Esposizione generale italiana di Torino 1898. — Nonostante l'attenzione del Paese sia distolta da altri avvenimenti di più immediato interesse, l'ardita intrapresa dell'Esposizione di Torino 1898 procede vittoriosa.

Il totale delle sottoscrizioni raggiunge oggi le L. 1,720,933.

Verso la fine del corrente mese sarà pubblicato l'appalto del primo lotto delle costruzioni — consistenti nel fabbricato delle Belle Arti e nel vasto Salone dei Concerti — e nello entrante ottobre si festeggierà, nel ridente parco del Valentino, il collocamento della prima pietra della grande Mostra.

I lavori saranno quindi rapidamente condotti in base ai progetti, la cui genialità e bellezza destarono l'ammirazione di quanti già poterono osservarli.

Il nucleo principale dei fabbricati da erigersi costerà un milione e mezzo di affitto, benchè si abbia già disponibile l'ampio edificio che ospitò, nell'Esposizione del 1884, la Mostra delle Arti Belle.

Il Comitato e le Commissioni hanno nominato, in ogni regione d'Italia, oltre mille membri corrispondenti, moltissimi dei quali annunciarono che saranno pure espositori.

Sono in corso di stampa i Programmi delle singole divisioni e sezioni e il Regolamento generale della Mostra, che verranno diramati quanto prima.

Anche al Messico si è costituito un Comitato speciale per favorire l'Esposizione di Torino, ed altri se ne organizzano nell'Argentina.

La Camera di Commercio italiana in Parigi formò pure un Comitato.

La Divisione internazionale di Elettricità riassumerà tutti gli studi e i perfezionamenti del nostro secolo in questo importantissimo ramo. La Galleria del lavoro, organizzata con nuovi concetti, sarà di vivo interesse per tutti, per gli specialisti e pel pubblico. Si spera di avere una Mostra collettiva delle migliori fabbriche in vetrerie artistiche e conterie di Venezia e Murano (con forni in azione), la quale dovrebbe presentare in ordine cronologico lo sviluppo ed il progresso dell'elegante industria.

Il Comitato studia inoltre la proposta di un gran padiglione internazionale, nel quale si ammirerebbero alcuni dei più nuovi ed interessanti prodotti esteri.

La contemporanea Esposizione d'Arte sacra antica e moderna, delle opere di previdenza e missioni cattoliche — alla quale tutta la Terra porterà il suo tributo — sarà infine una nuova possente attrattiva di Torino nel 1898.

Lavori all'estero. — Il Consolato italiano di Tripoli si è rivolto al Governo di Roma, affinchè attiri l'attenzione degli intraprenditori italiani sui lavori importanti che si fanno a Tripoli nel porto e per una strada di circa 120 chilometri che conduce a Hinns. Il Console consiglia la costituzione di una Società italiana per l'impresa di quei lavori.

Straordinaria velocità dei treni americani. — Scrivono da New-York:

Mediante le macchine Holman, è stata fatta nna nuova prova lungo il binario della ferrovia Pont-Jersey, nel quale però la velocità raggiunta non ha corrisposto all'aspettativa dell'inventore.

Egli credeva di raggiungere la velocità di cento miglia americane all'ora, mentre invece la massima velocità spiegata nell'esperimento è stata di 94 miglia e 6 decimi.

Il convoglio era composto della locomotiva, di un tender e di due vagoni sui quali avevano preso posto giornalisti e persone interessate, e correva con velocità tale che il vento fischiava fra i carri in modo spaventevole, come durante un ciclone, ma il treno però, mercè la perfezione della macchina, camminò sempre senza scosse.

Il capo ingegnere ha osservato però che la distanza per un tale esperimento dovrebbe essere più grande, perchè al momento appunto di arrestare la locomotiva essa cominciava appena a raggiungere la desiderata velocità.

Il consumo del carbone è stato normale; tutti i tecnici sono entusiasti e il signor Holman assicura che presto raggiungerà la velocità di centoventi miglia all'ora, in percorsi più lunghi.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Segniamo con un asterisco * le notizie di cui diamo maggiori ragguagli nelle INFORMAZIONI PARTICOLARI, ove sono pubblicate eziandio le *Deliberazioni del Consiglio di Stato* e le *Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.*

1. — Progetti e preventivi di spese presentati per l'approvazione al R. Ispettorato Generale.

Rete Adriatica. — L. 9250 * proposta per impianto binario in stazione di Portocivitanova, linea Bologna Otranto;

L. 7300 * proposta per demolizione di binario in stazione di Roccadicorno;

L. 4450 * proposta di prolungamento di binario in stazione di Moldolfo-Marotta, linea Bologna-Otranto;

L. 1000 * proposta di consolidamento d'un ponticello sulla linea Udine-Pontebba;

L. 350 * proposta per impianto di stadera a ponte in stazione di S. Nicola, linea Zollino-Gallipoli;

Proposte * e contratti diversi.

Rete Mediterranea. — L. 180,000 * proposta per impianto apparati centrali in stazione di Sampierdarena, linea Genova-Ventimiglia;

L. 3800 * proposta di attivazione servizio merci in stazione di Milano-Porta Sempione;

L. 2400 * preventivo per impianto illuminazione a gas in stazione di Sesto S. Giovanni, linea Milano-Chiasso;

L. 1500 * proposta di lavori alle armature del viadotto Calda, sulla linea Sicignano-Castrocucco;

L. 750 * preventivo di lavori di riparazione al magazzino merci G. V. allo scalo di Genova-Piazza Principe;

L. 680 * proposta di lavori a pozzi diversi sulla linea Gallarate Laveno;

L. 216 * preventivo di lavori ad un passaggio a livello sulla linea Mortara-Vigevano;

L. 210 * proposta di applicazione di sonerie elettriche in stazione di Francavilla-Angitola, linea Battipaglia-Reggio;

Proposte * e contratti diversi.

Rete Sicula. — L. 262,000 * proposta per acquisto di materiale rotabile e macchine da lavoro.

Direzione tecnica per le ferrovie in Cefalù. — L. 308,000 * progetto per opere di difesa a diversi torrenti sulla linea Zappula-Cefalù.

2. — Gare aperte.

Rete Mediterranea (15 settembre). — Appalto * lavori movimento di terra e provvista ghiaia pel completamento della stazione di smistamento di Novi San Bovo.

3. — Gare aggiudicate provvisoriamente.

Rete Mediterranea. — Alla Ditta Bisio Andrea l'appalto * di ricostruzione e consolidamento di una briglia sulla linea Bastia-Mondovì, col ribasso del 21.40 0[0 sui prezzi di tariffa.

4. — Gare aggiudicate definitivamente.

Rete Mediterranea. — Alla Ditta Plateo ing. Antonio l'appalto dei lavori d'impianto binari a nord del fabbricato Uffici in stazione di Milano Centrale, col ribasso del 19.80 0[0 sui prezzi di tariffa.

5. — Contratti stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Mediterranea (Seduta del Comitato, 11 settembre). — Colla Ditta Fratelli Borini di Omegna per appalto lavori di costruzione di una rampa di sicurezza alla stazione di Vernante (linea Cuneo-Ventimiglia;

colla Società degli Alti Forni, Fonderie ed Acciaierie di Terni per la fornitura di 18 mila cuscinetti di ghisa per l'armamento modello R. M. 45, del peso totale approssimativo di 342 mila chilogrammi;

colla Ditta Bisio Andrea di Mondovì per ristauro al quinto ponte ferroviario sul fiume Tanaro fra Castellino e Niella (linea Savona-Bra);

colla Ditta A. Frank e C. di Witten per fornitura di 10,000 badili d'acciaio;

colla Società Industriale della Valnerina di Terni per fornitura di 20 mila chiodi ordinari per l'armamento R. M. 45;

colla Ditta Boniscontro Francesco per fornitura di 18 mila chilogrammi di solfato di rame.

II. — Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Municipio di Lucera (19 settembre, ore 12 1[2, fatali). — Appalto dei lavori di costruzione del pubblico macello e della biblioteca, archivio, ecc. Importo ridotto L. 71,847.62.

Municipio di Sassari (21 settembre, ore 11, 1ª asta). — Appalto per lavori murali, accessori e congeneri e provviste necessarie per la costruzione del padiglione delle tranquille. Importo L. 82,000. Cauz. provv. L. 4100. Fatali 6 ottobre, ore 12.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Reggio Calabria (21 settembre, ore 10, 1ª asta). — Appalto dei lavori di costruzione dei muri di sponda delle calate sud ed ovest dell'attuale bacino del Porto di Reggio Calabria e della parte muraria del manufatto per l'approdo dei *ferry-boats* nell'angolo sud-ovest del porto medesimo (comprese le bitte e colonne di ormeggio). Imp. L. 375,936.88. Cauz. provv. L. 20,000. Fatali a destinarsi.

Convitto Nazionale in Lucera (24 settembre, ore 10, 1ª asta). — Appalto dei lavori per l'ampliamento dei locali dell'Istituto a Lucera. Importo L. 71,100. Cauz. provv. L. 3000. Fatali 9 ottobre, ore 12.

Municipio di Torino (25 settembre, ore 14, definitivo). — Appalto della sistemazione del corso Regina Margherita, tra il corso Principe Oddone e la strada di circonvallazione esterna del Martinetto. Importo ridotto L. 128,792 (ribasso 24.24 0[0).

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Trapani (12 ottobre, ore 10). — Appalto dei lavori occorrenti alla costruzione di un primo tratto di scogliera in prolungamento del molo occidentale nel porto di Marsala (m. 380). Importo L. 265,254.05. Cauz. provv. L. 13,000. Fatali a stabilirsi.

CONCORSI.

Municipio di Cava dei Tirreni (Salerno). — L'Amministrazione municipale intende promuovere la presentazione di progetti per la costruzione di un pubblico macello secondo i seguenti patti e condizioni principali:

1° Il termine utile per la presentazione dei progetti è di mesi 3 a datare dal 25 agosto scorso;

2° Il macello comprenderà i seguenti locali: *a*) ufficio di amministrazione — *b*) ufficio dazio consumo — *c*) ufficio veterinario comunale — *d*) gabinetto per osservazioni veterinarie — *e*) stalle bovini tre — *f*) macello bovini uno — *g*) stalla ovini una — *h*) macello ovini uno — *i*) stalla suini una — *k*) macello suini uno — *l*) stalla osservazione per separare animali malati e destinati ad essere bruciati ed interrati — *m*) locale per bruciare animali affetti da epizoozia — *n*) locale per cuocere i grassi ad uso industriale — *o*) cessi — *p*) magazzini paglia. Dovrà inoltre essere dotato d'acqua fluente od, in mancanza, di pozzi o serbatoi per la quantità sufficiente al bisogno;

3° La spesa per la costruzione, compreso il suolo e l'acqua, non deve superare le L. 40,000;

4° Il progetto prescelto apparterrà al Comune. L'ingegnere che lo compilò non avrà alcun compenso speciale, ma sarà direttore dei lavori di esecuzione.

Trieste. — Il magistrato civico di Trieste bandisce un concorso internazionale per un progetto di manicomio da costruirsi nel Comune di Trieste. I due migliori progetti verranno premiati per ordine di merito, e precisamente con un 1° premio di fior. 5000 v. a. e con un 2° premio di fior. 2500 v. a. I progetti dovranno presentarsi non più tardi del 1° aprile 1897.

Spagna. — Il Governo spagnuolo ha deciso di aprire un concorso per la costruzione e l'impianto di un galleggiante destinato al porto di La Havane. Le offerte relative al concorso saranno ricevute sino al 7 ottobre p. v. al Ministero di Ultramar a Madrid.

APPALTI ALL'ESTERO.

Algeria. — Il Consolato italiano di Tripoli si è rivolto al Governo di Roma affinchè attiri l'attenzione degli intraprenditori italiani sui lavori importanti che si fanno a Tripoli nel porto e per una strada di circa 120 chilometri che conduce a Hinns. Il Console consiglia la costituzione di una Società italiana per l'impresa di quei lavori.

Austria-Ungheria. — *Strade Ferrate dello Stato Austriaco a Vienna* (21 settembre). — Lavori d'infrastruttura per la linea di circumvallazione di Vienna. Fior. 64,570.

Belgio. — Si annunzia per il 28 ottobre alla sede della Società Nazionale delle Strade Ferrate vicinali, a Bruxelles, l'appalto per l'applicazione della trazione elettrica alle linee vicinali del sobborgo di Charleroi, per una lunghezza di 22,950 metri.

Rumania. — *Strade Ferrate dello Stato Rumeno a Bucarest* (5 ottobre). — Lavori di sterro ed opere d'arte lungo la linea Rosiori-Zimnicea. Prezzo d'asta fr. 197,000.

III. — Forniture diverse.

Aste.

Polverificio di Fontana Liri — Caserta (24 settembre, ore 17, unica e definitiva). — Fornitura di **ottone, rame, stagno diverso.** Importo L. 4953. Cauz. L. 496. Consegna a 30 giorni.

— Kg. 20,000 **piombo** in lamiera — kg. 2000 tubi piombo diversi a L. 0.45. Cauz. L. 990. Consegna a giorni 40.

— **Acciaio, ferro, latta, zinco,** ecc. Importo L. 4638.50. Cauz. L. 464. Consegna a giorni 30.

Direzione delle Costruzioni Navali — Spezia (21 settembre, ore 12, fatali). — Fornitura per l'esercizio 1896-97 di **metalli** diversi. Importo ridotto L. 23,483.25 (ribasso 4.15 0[0 su L. 24,500).

R. Fonderia — Napoli (26 settembre, ore 11, unica e definitiva). — Fornitura di **acciaio:**

Kg. 360 dolce in verghe a L. 0.60;
» 600 fuso in verghe per utensili a L. 1.80;
» 200 con centro dolce a L. 2.20.

Ferro: Kg. 300 buono in lamiera mezzano e kg. 550 fino in verghe a L. 0.50. Cauz. L. 240. Consegna in 40 giorni.

R. Fonderia — Genova (28 settembre, ore 15, unica e definitiva). — Fornitura di **rame** in verghe: kg. 1250 lettera *U* (lunghe m. 0.810); kg. 350 lettera *V* (m. 0.770) a L. 1.95. (Cauz. L. 312. Consegna a giorni 30.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

ESTRAZIONI E PAGAMENTI.

Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde. — Dal 1° ottobre saranno pagate le cedole:

N. 36 delle obbligazioni (emissione 1879) }
» 30 » (1ª emiss. 1882) } in L. 5.82 nette.
» 28 » (2ª emiss. 1882) }
» 51 » serie *A* in L. 5.78.

Ferrovia Nord-Milano. — Dal 1° gennaio p. v. saranno rimborsate in L. 500 le obbligazioni 4 1[2 e 4 0[0 state estratte:

Obbligazioni terza serie.

Dal 17056 al 17060	Dal 17476 al 17480
» 18556 al 18560	» 19446 al 19450
» 21691 al 21695.	

Obbligazioni 4 0[0.

Dal 2991 al 2995		Dal 11566 al 11570	
» 4946 al 4950		» 12356 al 12360	
» 5721 al 5725		» 13391 al 13395	
» 9611 al 9615		» 16076 al 16080	
» 10356 al 10360		» 16966 al 16970.	

Ferrovia Sicula Occidentale (*Palermo-Marsala-Trapani*). — Distinta delle 37 obbligazioni estratte della 1ª serie:

N. 23631 a 23640 — N. 33971 a 33980
» 31821 a 31830 — » 26461 a 26467.

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

	7mbre 5	7mbre 12
Azioni Ferrovie Biella	L. 510	510
» » Mediterranee	» 505	503
» » Meridionali	» 640	639
» » Pinerolo (1ª emiss.)	» 380	380
» » » (2ª »)	» 360	360
» » Secondarie Sarde	» 282	285
» » Sicule.	» 600	600
Buoni Ferrovie Meridionali	» 559	559

Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e		
» » Sicule *A. B. C. D.* . .	» 285.50	384.25
» » Cuneo (2ª emiss.) . .	» 312.50	312
» » Gottardo 4 °/₀	» 102	101.80
» » Mediterranee 4 0[0 . .	» 513	513
» » Meridionali.	» 300.25	300.50
» » Meridionali Austriache .	» 389	390
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 307	307
» » » 2ª emiss.	» 287	287
» » Pontebba	» 464.50	464.50
» » Sarde, serie *A*.	» 287	287
» » » serie *B*.	» 292.50	292.50
» » » 1879	» 294	295
» » Savona	» 313	313
» » Secondarie Sarde . . .	» 430	430
» » Sicule 4 0[0 oro . . .	» 474	474
» » Tirreno	» 454	458
» » Vittorio Emanuele . .	» 314	313.75

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1896-97. — *Dal 21 al 31 Agosto 1896. — 6ª Decade.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA		
	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze
Chilometri in esercizio .	4418	4407	+ 11	1291	1207	+ 84
Media.	4415	4407	+ 8	1291	1148	+ 143
Viaggiatori	1,491,502 23	1,454,434 49	+ 37,067 74	85,972 36	100,558 71	— 14,586 35
Bagagli e cani. . . .	64,546 68	59,604 70	+ 4,941 98	1,941 45	3,106 88	— 1,165 43
Merci a G.V. e P.V. acc.	339,002 20	332,101 93	+ 6,900 27	13,281 07	14,281 34	— 1,000 27
Merci a P. V. . . .	1,785,090 33	1,751,192 12	+ 33,898 21	70,512 92	73,168 29	— 2,655 37
TOTALE .	3,680,141 44	3,597,333 24	+ 82,808 20	171,707 80	191,115 22	— 19,407 42
		***Prodotti** dal 1° Luglio al 31 Agosto 1896.*				
Viaggiatori	8,733,157 82	8,824,057 60	— 90,899 78	520,625 35	535,411 66	— 14,786 31
Bagagli e cani. . . .	399,543 17	380,763 77	+ 18,779 40	13,244 56	16,673 64	— 3,429 08
Merci a G.V. e P.V. acc.	1,874,418 69	1,866,064 40	+ 8,354 29	86,281 64	70,955 85	+ 15,325 79
Merci a P. V. . . .	9,587,966 92	9,438,608 52	+ 149,358 40	379,117 68	395,448 82	— 16,331 14
TOTALE .	20,595,036 60	20,509,494 29	+ 85,592 31	999,269 23	1,018,489 97	— 19,220 74
		Prodotto per chilometro.				
della decade	832 99	816 28	+ 16 71	133 00	158 34	— 25 34
riassuntivo	4,664 80	4,653 84	+ 10 96	774 03	887 19	— 113 16

(*) La linea Milano-Chiasso (km. 52) comune colla Rete Adriatica è calcolata per la sola metà.

FERROVIE SECONDARIE NEL CIRCOLO FERROVIARIO DI TORINO

PRODOTTI DEL MESE DI LUGLIO 1896

	Torino-Rivoli	Torino-Ciriè-Lanzo	Settimo-Rivarolo-Castellamonte	Santhià-Biella	Fossano-Mondovì	Sassi-Superga	Basaluzzo-Frugarolo	Ferrovie economiche Biellesi	Funicolare del Castellaccio in Genova
	Chilom. 12	Chilom. 32	Chilom. 23	Chilom. 30	Chilom. 24	Chilom. 3	Chilom. 9	Chilom. 44	
Grande Velocità.	16,655.85	47,624.45	29,837.15	24,585.80	3,540.25	3,030.75	707.80	12,422.95	—
Piccola Velocità.	376.45	13,586.29	13,998.00	25,430.35	397.20	90.10	46.60	5 226.45	5,069.25
TOTALI	17,032.30	61,210.74	43,835.15	50,016.15	3,937.45	3,120.85	754.40	17,649.40	5,069.25

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

Dai punti contro indicati alle stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)		BIGLIETTI SEMPLICI — Londra (1) 1a classe	Londra (1) 2a classe	Parigi (2) 1a classe	Parigi (2) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO — Londra (3) (Diritto di porto compreso) 1a classe	Londra (3) 2a classe	Londra (3) validità	Parigi (4) 1a classe	Parigi (4) 2a classe	Parigi (4) validità
Via Moncenisio											
Torino	via Calais	166 85	116 55	90 75	61 60	254 —	187 85	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni
	via Boulogne	160 25	112 05								
Milano	via Calais	180 90	129 15	104 85	72 25	272 25	199 30	45 giorni	166 35	119 —	30 giorn
	via Boulogne	175 60	124 65								
Venezia	via Calais	—	—	141 75	97 30	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni
	via Boulogne										
Genova	via Calais	187 —	131 —	111 40	76 05	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	180 90	126 50								
Via Genova											
Livorno	via Calais	209 90	147 05	134 30	92 10	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	203 80	142 55								
Firenze	via Calais	217 30	152 25	141 70	97 30	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	211 20	147 75								
Roma	via Calais	249 —	174 40	173 40	119 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	242 90	169 90								
Napoli	via Calais	279 85	196 —	205 60	142 —	478 50	353 95	6 mesi (**)	—	—	—
	via Boulogne	273 75	191 50								
Via Bologna											
Firenze	via Calais	224 60	157 30	149 —	102 35	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	218 50	152 80								
Roma	via Calais	263 85	184 80	188 25	129 85	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	257 75	180 30								
Napoli	via Calais	294 80	206 50	220 60	162 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	288 70	202 —								
Brindisi	Via Napoli via Calais	325 85	228 20	251 60	174 20	543 25	399 30	6 mesi (*)	—	—	—
	Via Napoli via Boul.	319 75	223 70								
	Via Bolog. via Calais	302 65	211 95	227 05	157 —	525 45	386 80	6 mesi	—	—	—
	Via Bolog. via Boul.	296 55	207 45								
Messina	Via Napoli via Calais	369 25	259 75	295 —	205 80	—	—	—	—	—	—
	Via Napoli via Boul.	363 15	255 25								

OSSERVAZIONI.

Biglietti semplici.

(1) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta.

Per diritto del bollo fr. 0.10 per i biglietti al disopra di 10 franchi.

(2) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi, che valgono per 20 giorni.

Biglietti d'Andata e Ritorno.

(3) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta.

(*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capo-stazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo, nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli, ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia.

(**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via.— Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto.

(4) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI	1a e 2a CLASSE	1a e 2a CLASSE (Via Folkestone)	1a e 2a CLASSE (*)	1a e 2a CLASSE (***)	Treno di lusso PENINSULAR-EXPRESS settimanale il venerdì part. da LONDRA (1)
Londres Ch.-Cross Par.	9 — a.	10 — a.	11 — antim.	9 — p.	9 — p.
Londres Victoria . . —	9 — a.		11 — antim.	9 — p.	9 — p.
Douvres . . . . —	10 55 a.		1 — pomer.	11 — p.	11 — p.
(ora di Greenwich) . Arr.	12 15 a.		2 20 pomer.	12 25 a.	12 25 p.
Calais-M. (*Buffet*)	*Déjeun.*				
(ora francese) . Par.	1 — p.		3 — pomer.	1 19 a.	12 45 a.
Boulogne-Gare (*Buffet*) Arr.	1 39 p.	2 30 p.	—	1 59 a.	—
	∞				
Boulogne-Gare (*Buffet*) Par.	1 41 p.	2 35 p.	—	2 01 a.	—
Amiens (*Buffet*) . Arr.	3 14 p.	4 09 p	5 12 pomer.	3 41 a.	2 55 a.
Amiens (*Buffet*) . Par.	3 19 p.	4 14 p.	5 17 pomer.	3 46 a.	3 — a.
Paris-Nord (*Buffet*) Arr	5 — p.	5 50 p.	7 — pomer.	5 38 a.	Per la grande cintura
	Pranzo				
Paris-Nord (*Buffet*) Par.	6 23 p.		7 44 pomer.	6 23 a.	
Paris-Lyon (*Buffet*) Arr.	7 11 p.		8 26 pomer.	7 29 a.	

STAZIONI	1a e 2a classe	(B) 1, 2 cl.	1a 2a cl.	1a cl.	1a 2a cl.	Treno di lusso
Paris-Lyon (*Buffet*) Par.	7 25 p.	8 50 p.	9 05 p.	9 25 a.	2 15 p.	
Dijon . . . . Arr.	12 08 a.	1 48 a.	2 19 a.	2 19 p.	7 13 p.	9 49 a.
Genève . . . . —	5 49 a.	»	8 46 a.	8 18 p.	—	—
Aix-les-Bains . . . . —	4 56 a.	6 28 a	7 55 a.	7 27 p.	12 27 a	2 14 p.
Chambéry . . . . . . —	5 30 a.	6 56 a.	8 38 a.	8 09 p.	12 50 a.	2 40 p.
Modane . . . . —	9 09 a.	9 43 a.	1 40 p.		8 36 a.	5 22 p.
Torino (ora dell'Europa centrale (2). . . Arr.	2 20 p.	2 20 p.	6 40 p.	—	8 10 a.	9 56 p.
Torino . . . . Par	2 40 p.	2 40 p.	7 55 p.	—	8 45 a.	↓
Novara . . . . Arr	4 36 p.	4 36 p.	9 51 p.	—	10 42 a.	
Milano . . . . Arr	5 35 p.	5 35 p.	11 05 p.	—	11 40 a.	
					1a 2a cl.	
Torino . . . . Par.	—	2 45 p.	8 10 p.	—	8 40 a.	
Genova . . . . . . Arr.	—	6 16 p.	11 18 p.	—	12 » p.	
San-Remo . . . —	—	11 22 p.	8 43 a.	—	4 34 p.	
Pisa . . . . —	—	10 55 p.	3 41 a.	—	4 45 p.	
Firenze . . . . —	—	12 45 a.	7 30 a.	—	7 05 p.	
Livorno . . . . —	—	11 39 p.	5 27 a.	—	5 55 p.	
Roma . . . . —	—	6 40 a.	10 33 a.	—	11 30 p.	
Napoli . . . . —	—	1 36 p.	6 30 p.	—	7 10 a.	
Brindisi . . . . —	—	»	»	—	6 10 p.	
Torino . . . . Par.	—	2 45 p.	7 05 p.	—	8 40 a.	10 04 p.
Alessandria . . . . Arr.	—	4 17 p.	8 55 p	—	10 15 a.	11 32 p.
Bologna . . . . —	—		2 12 a.	—	2 53 p.	4 03 a.
Ancona . . . . —	—	—	6 52 a.	—	11 10 p.	8 — a.
Brindisi . . . . —	—	—	10 17 p.	—	11 » a.	6 20 p.
Firenze . . . . —	—	—	6 23 a.	—	6 25 p.	Arrivo a Brindisi la domenica
Roma . . . . —	—	—	12 50 p.	—	11 50 p.	
Napoli . . . . Arr.	—	—	6 30 p.	—	7 10 a.	

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

RITORNO

STAZIONI	1a e 2a CLASSE	1a e 2a CLASSE		1a e 2a CLASSE	
Napoli. (ora dell'Europa centrale (2) . . Par.	7 50 a.	—	—	2 55 p.	
Roma . . . . —	2 30 p.	—	—	11 10 p.	
Firenze . . . . —	9 05 p.	—	—	6 10 a.	
Brindisi . . . . —	6 10 a.	—	—	5 35 p.	
Ancona . . . . —	8 32 p.	—	—	5 35 a.	
Bologna . . . . —	1 35 a.	—	—	10 30 a.	
Alessandria . . . . . —	6 38 a.	8 33 a.	10 54 a.	9 15 p.	
Torino . . . . Arr.	8 30 a.	10 13 a.	12 36 p.	10 49 p.	
Brindisi . . . . . . Par.	—	—		9 45 a.	
Napoli . . . . —	8 20 a.	2 55 p.		11 15 p.	
Roma . . . . —	2 40 p.	8 50 p.	10 17 p.	8 — a.	
Livorno . . . . —	9 40 p.	»	4 10 a.	1 45 p.	
Firenze . . . . —	8 20 p.	»	»	11 40 a.	
Pisa . . . . —	10 32 p.	2 52 a.	4 52 a.	2 23 p.	
San-Remo . . . —	7 26 p.	»	3 33 a.	11 59 a.	
Genova . . . . —	2 45 a.	6 35 a.	8 52 a.	7 — p.	
Torino . . . . Arr.	7 45 a.	10 13 a.	12 35 p.	10 49 p.	
Milano . . . . Par.	1 50 a.	7 — a.	10 40 a.	8 18 p.	
Novara . . . . —	4 30 a.	8 19 a.	11 40 a.	9 16 p.	
Torino . . . . Arr.	8 25 a.	11 05 a.	1 40 p.	11 10 p.	
Torino . . . . Par.	8 50 a.	—	2 20 p.	11 25 p.	—
Modane (ora franc.) . —	12 21 p.	—	5 48 p.	2 29 a.	—
Chambéry . . . . . . —	3 42 p.	—	8 39 p.	5 01 a.	—
Aix-les-Bains . . . . —	4 14 p.	—	9 20 p.	5 27 a.	—
Genève . . . . —	3 03 p.	7 23 p.	—	4 14 a.	—
Dijon . . . . —	11 20 p.	2 08 a.	2 23 a.	11 40 a.	1 12 p.
Paris-Lyon (*Buffet*) Arr.	5 08 a.	6 55 a	7 10 a.	5 43 p.	5 59 p.
Paris-Lyon (*Buffet*) Par.	7 35 antim.			6 48 p.	
Paris-Nord (*Buffet*) Arr.	8 37 antim.			7 49 p.	
	(A) 1a, 2a classe	1a 2a cl.	*Déjeun.* 1a 2a cl.	*Pranzo* (**) 1a, 2a, 3	
Paris-Nord (*Buffet*) Par.	9 — antim.	10 30 a.	11 50 a.	9 — p.	
Amiens (*Buffet*) . Arr.	10 40 antim.	12 06 p.	1 25 p.	10 47 p.	
Amiens (*Buffet*) . Par.	10 45 antim.	12 26 p.	1 30 p.	10 52 p.	
Boulogne-Gare (*Buffet*) Arr.	12 18 pomer.	2 — p.	»	12 34 a.	
Boulogne-Gare (*Buffet*) Par.	12 20 pomer.	2 03 p.	»	12 36 a.	
Calais-M. (*Buffet*) (ora francese) . Arr.	1 » pomer.	Via Folkestone	3 40 p.	1 20 a.	
(ora di Greenwich) . Par.	1 11 pomer.		3 45 p.	1 40 a.	
Douvres . . . . —	3 05 pomer.		5 45 p.	3 45 a.	
Londres Victoria . Arr.	4 50 pomer.		7 30 p.	5 40 a.	
Londres Ch.-Cross Arr.	4 55 pomer.	6 — p.	7 35 p.	5 40 a.	

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSERVAZIONI. — *Viaggiatori.* — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende viaggiatori di 3a classe da Parigi per Boulogne, Calais e l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori di 3a classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne. (A) Questo treno non prende i viaggiatori di 2a classe che per Calais e l'Inghilterra. (B) Il treno che parte da Parigi-Lione alle 8.50 pom. non prende a Parigi in 2a classe che i viaggiatori a destinazione dell'Italia per il Moncenisio. — *Nota importante.* I treni che partono da Parigi-Nord per Londra alle 9 a. e alle 9 p. e quelli che partono da Londra per Parigi-Nord alle 9 a. e alle 9 p., prendono viaggiatori per Boulogne e Boulogne Tintelleries. — *Vetture dirette da Calais verso P.-L.-M.* Una vettura lits-salon e di 1a classe ed una vettura di 2a classe vanno direttamente da Calais a Milano col treno che parte da Calais alle 8 p. e da Parigi-Lione alle 8.50 p. Una vettura di prima classe lits-salon va direttamente da Calais a Ginevra col treno che parte da Calais alle 1 p. e da Parigi-Lione alle 7.25 p. — *Da P.-L.-M. verso Calais.* Una vettura lits-salon e di prima classe ed una vettura di seconda classe vanno direttamente da Milano a Calais col treno partente da Milano alle 10.40 a. e da Parigi-Nord alle 9 a. Una vettura di prima classe lits-salon va direttamente da Ginevra a Calais col treno che parte da Ginevra alle 7.23 p. e da Parigi-Nord alle 9 a. — ═══ Fermata per prendere viaggiatori senza lasciarne. — ∞ Fermata per lasciare viaggiatori senza prenderne.

Società Nazionale delle OFFICINE di SAVIGLIANO

(*Anonima con sede in Savigliano — Capitale versato L. 2,500,000*)

DIREZIONE in Torino
Via Venti Settembre, N. 40

OFFICINE
in Savigliano ed in Torino

COSTRUZIONI MECCANICHE ED ELETTRICHE.

Materiale mobile e fisso per Ferrovie e per Tramvie.
Ponti in ferro e fondazioni ad aria compressa.
Tettoie.
Ferrovie a dentiera e Funicolari.
Argani, Grues e Montacarichi.

Dinamo di piccola e di grande potenza, sistema Hillairet Huguet.
Trasporti di forza motrice a distanza.
Illuminazione elettrica.
Ferrovie e Tramvie elettriche.
Argani, Grues, Macchine utensili, Pompe centrifughe, ecc., con trasmissione elettrica.

FERROVIE PORTATILI.

Per le FERROVIE PORTATILI dirigersi ai sigg. S. SINIGAGLIA E C. — Torino, via Arcivescovado, n. 1 B.

SMERIGLIO

**Smeriglio in grana e spoltiglia.
Carte e tele smerigliate.
Nastri smerigliati.
Mole a smeriglio.
Carte e tele vetrate.
Vetro macinato.**

MAGNESITE

**Magnesite (Globertite).
Magnesia calcinata.
Cemento magnesiaco.
Cemento biscotta.
Mattoni refrattari rettangolari ed a punta.**

Guarnizioni a smeriglio per bramini da riso.

ING. VIGLEZZI & C.

MILANO — Via Manzoni, 4 — MILANO

UNICA SOCIETÀ ITALIANA

Opifici a CASELETTE (Torino) ed alla SFORZESCA (Vigevano).

Ditta Macchi, Izar e C.

di F.lli MACCHI e PASSONI

MILANO

Via Carlo Farini, N. 27
(*fuori Porta Garibaldi*)

FABBRICAZIONE MECCANICA

Bolloni, Ramponi e Chiodi

per armamento di ferrovie e tramways e per costruzione di scambi e crociamenti, piattaforme, caldaie a vapore, ponti, tettoie, ecc., e specialità in bolloni tipo Ardennes. Impianto speciale per la fabbricazione di macchine utensili come torni, trapani, limatrici, ecc.

STRADA FERRATA
DA MORTARA A VIGEVANO

Si prevengono i Signori Azionisti che nei *GIORNI FESTIVI*, dalle ore 12 alle 14, a partire dal giorno 20 settembre corr., presso *l'Ufficio della Società, in via Griona, n. 4, piano terreno,* si effettuerà il pagamento di L. **11.25** cad. Azione sociale in saldo del dividendo 1896, contro rimessione del relativo vaglia num. 84 in scadenza al 20 settembre stesso.

Vigevano, 10 settembre 1896.

LA DIREZIONE.

F. CASANOVA, Libraio-Editore
TORINO — *Piazza Carignano* — TORINO

LES GRANDES BARÈMES
DE LA
CONSTRUCTION MÉTALLIQUE

Barème généraux - Flexion - Compression - Flambage - Traction - Poids de matériaux Renseignements utiles au constructeur
par Raymond Cros, Ingénieur.
Un vol in-4° oblung avec nombreuses figures
Lire 41.

L'AIR COMPRIMÉ
APPLIQUÉ A LA
TRACTION DES TRAMWAYS
par L. A. Barbes.
Un vol. in-8° avec 96 fig., 1896. — **L. 8.75**

DICTIONNAIRE
DES
CHEMINS DE FER
Allemand-Français et Français-Allemand.
1e partie : *Allemand-Français.*
Un vol. in 8°, 1896. — **L. 15.50.**

Etude théoriques et pratiques
SUR LES PONTS ET VIADUCS
EN MAÇONNERIE
par J. Dubosque, Ingénieur
Ve édition, refondue, avec 15 pl. et 141 fig.
1 vol. in-8° — **L. 17.50.**

Etude théorique et pratique
SUR LES
BARRAGES RESERVOIRS
par A. Dumas, Ingénieur.
Un vol in 8°, avec 107 fig., 1896, — **L. 8.75.**

Torino, 1896 — Tip. Lit. Camilla e Bertolero di Natale Bertolero, Via Ospedale, 18.

ANNO XXIX. Sabato, 19 Settembre 1896 NUM. 38.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino

L'ILLUMINAZIONE ELETTRICA DELLE VETTURE FERROVIARIE

DELLE FERROVIE DEL MEDITERRANEO

Alle persone che più frequentemente viaggiano sulle nostre ferrovie accade talvolta di udire che vengono rivolte critiche al servizio fatto dalle Ferrovie italiane, che si vuole confrontare senza un esatto criterio al servizio in genere delle Ferrovie estere.

Nel più dei casi queste lagnanze sono ingiuste, perchè non si tiene mai il dovuto conto delle condizioni speciali dell'esercizio, e cioè delle diverse configurazioni delle varie reti, delle esigenze dei traffici locali e delle difficoltà particolari di esercizio per le reti italiane di alcune linee di maggior traffico, circostanze queste che influiscono in sommo grado nelle disposizioni e nei risultati di un servizio di così grande e complessa importanza.

Una cosa però è certa, che le Amministrazioni ferroviarie italiane non si possono rimproverare di non tener dietro con occhio vigile a tutti i progressi ed i miglioramenti che vanno man mano apportando le Amministrazioni estere al loro materiale per aumentarne la velocità e la sicurezza, nonchè l'utilità dal punto di vista commerciale, oltre a quelle comodità che sono richieste dai viaggiatori, ed applicare tali perfezionamenti con savio discernimento.

A comprovare la verità dell'asserto basterebbe accennare a quel sistema di locomotive di grande potenza e ad un tempo a grande velocità che l'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo fece studiare dal Servizio del Materiale ed applicò da vari anni all'esercizio sul valico dell'Appennino ligure, in tali condizioni di configurazione ed altimetria, e con tali esigenze del traffico, da non avere riscontro per difficoltà, osiamo dirlo, con nessuna ferrovia nè dell'Italia, nè dell'estero; e con tali risultati di sicurezza e di regolarità di esercizio da non lasciar nulla a desiderare.

Ma la nostra attenzione fu in questi giorni richiamata da una interessante innovazione che vedemmo in esperimento per l'illuminazione delle vetture in alcuni treni sulla linea Milano-Torino.

Si sa che dai treni diretti e percorrenti le linee principali era stata già da tempo bandita l'illuminazione ad olio, richiedente grandi e poco estetici apparecchi, e con resa di luce affatto insufficiente.

All'olio si sostituì il gas; ma se da principio questo sistema raggiungeva già un progresso notevole sull'olio, non è però scevro di inconvenienti, sia per qualche fuga di gas che, per quanto accurate siano le giunture, non si possono assolutamente e sempre evitare, sia per i pericoli, benchè lontanissimi, inerenti all'esistenza sotto i treni delle carrozze dei serbatoi di gas in pressione.

L'Amministrazione delle Ferrovie del Mediterraneo diede perciò incarico al predetto Servizio del Materiale di studiare un sistema di illuminazione elettrica il quale eliminasse le difficoltà pratiche dei precedenti sistemi di illuminazione e permettesse di conseguire con sicurezza e stabilità l'obbiettivo di una luce sufficiente e fissa, sì da permettere la lettura durante la marcia notturna dei treni.

Fra i diversi sistemi di produzione della luce elettrica, la scelta non era facile.

Tuttavia, dopo ponderati esami e studi sui più perfezionati prodotti dell'industria elettrica, ed avuto essenzialmente riguardo alle peculiari condizioni di esercizio delle nostre linee, venne scelto quello a mezzo di accumulatori racchiusi in apposite casse collocate sotto ciascuna carrozza, come quello che raggiungeva il grado di stabilità desiderabile, e di facilità di esercizio, rimanendo ciascuna vettura illuminata indipendentemente dalle altre componenti il treno.

L'esito degli esperimenti accurati e rigorosi stati fatti su qualche carrozza incoraggiò la Società di estenderli a quache treno completo, apportandovi tutte quelle modificazioni e miglioramenti che i detti esperimenti isolati avevano consigliati.

Venne così fatta proposta al Governo di alcuni impianti fissi, per ora limitati a Milano, Roma, Torino, per la carica degli accumulatori, e dell'ordinazione di una discreta quantità di carrozze munite degli apparecchi necessari onde poter realizzare questo sistema di illuminazione elettrica.

Crediamo anzi di poterci permettere l'indiscrezione di annunciare che fra le dette carrozze trovansi pure in via di consegna all'esercizio anche alcune carrozze (cours-wagen) della Compagnia dei Wagons-Lits state costruite appositamente con illuminazione elettrica, ed aventi compartimenti

di prima classe e compartimenti a letti provvisti di tutti quegli ultimi perfezionamenti che la sicurezza del servizio ed il conforto dei passeggieri, anche i più esigenti, possono desiderare per i lunghi percorsi Milano-Roma, Torino-Roma.

Date queste notizie sommarie ci riserviamo di ritornare sull'argomento con una descrizione precisa e tecnica del sistema di illuminazione sopra accennato.

Intanto siamo lietissimi di aver potuto constatare che il pubblico ha fatto la migliore accoglienza all'innovazione per ora introdotta soltanto parzialmente su alcuni treni della linea Torino-Milano e per alcune carrozze percorrenti la linea Torino-Ventimiglia, e che esso si augura di vedere presto attuata su altre linee di lungo percorso notturno e per treni completi.

IL NUOVO PROGETTO PEL VALICO FERROVIARIO DEL GRAN SAN BERNARDO

La Relazione della Commissione della Camera di Commercio di Torino.

Ecco la Relazione sul nuovo progetto pel valico ferroviario del Gran San Bernardo, presentato alla Camera di Commercio di Torino nella seduta dell'11 settembre, di cui abbiamo pubblicato nel numero precedente il voto di approvazione ed alla quale facciamo seguire alcune nostre osservazioni:

Dall'ingegnere G. Noble Fell è stata presentata a questa Camera una domanda per ottenere da essa l'appoggio morale alla costruzione di una ferrovia a trazione elettrica che attraversando il Gran San Bernardo congiungerebbe la linea ferroviaria italiana in Aosta a quella svizzera nella stazione di Martigny.

Tale domanda viene fatta dall'ing. Fell, a nome anche di un sindacato di capitalisti inglesi, ed in essa si nota come non venga chiesto al Governo, alla Provincia od ai Comuni alcun sussidio o concorso sia per la costruzione che per l'esercizio della ferrovia in parola. I richiedenti domandano soltanto l'appoggio morale degli enti interessati, ottenuto il quale presenteranno al Governo il progetto di massima, onde averne l'approvazione per essere portato nel più breve termine possibile a fatto compiuto.

Quale accenno ai primi particolari di codesta ferrovia ci viene dall'ing. Fell indicato che la linea sarà a scartamento ordinario (metri 1.44.5), capace del servizio cumulativo colle principali ferrovie europee; per la trazione si impiegherà l'energia elettrica, ottenuta dalle sufficienti forze idrauliche locali; cosa la quale renderà notevolmente meno costoso e più facile l'esercizio.

Da Aosta la linea seguirà il vallone del Gran San Bernardo, percorso dal torrente Buthier, toccherà il comune di Etroubles (metri 1280) e salirà fino a circa metri 2200, entrando a quell'altezza in galleria, non molto distante dalla cantina di Fonteinte, dopo un percorso in tunnel di circa tremila metri, sboccherà sul versante svizzero discendendo per la valle d'Entremont percorsa dalla Drause e volgendo poscia a sinistra per dirigersi a raggiungere la stazione di Martigny.

La lunghezza totale di questa linea da Aosta a Martigny sarà di 60 chilometri, con una pendenza media del 5 per cento; le curve non avranno raggio inferiore ai 200 metri; i treni impiegheranno tre ore in cotesta traversata Aosta-Martigny.

Il capitale necessario alla costruzione di questa linea si valuta a 40 milioni, ed il sindacato che si occupa di questa impresa dice essere persuaso che il traffico sulla linea stessa sarà tale che provvederà alle spese di esercizio ed all'interesse del capitale impiegato nella costruzione.

La vostra Commissione, per la quale ho l'onore di riferire, nell'intraprendere l'esame di cotesta domanda, ha creduto suo dovere di riandare i diversi accurati esami e lavori fatti dalla nostra Camera negli anni 1882-83-87 riferentisi alla scelta di un nuovo valico da aprirsi fra il Fréjus ed il Gottardo.

Sin d'allora questa Camera riteneva che il valico del Gran San Bernardo avrebbe meglio d'ogni altro corrisposto agli interessi della nostra regione.

Nell'adunanza poi del 22 marzo 1887, in seguito ad una elaborata e ben particolareggiata relazione di interesse ferroviario, votava un ordine del giorno, col quale appunto, in base a dichiarazioni fatte dall'onorevole Ministro dei Lavori Pubblici alla Camera dei Deputati, nella tornata del 7 febbraio 1887, chiedevasi al Governo di far prontamente eseguire i necessari studi pel valico del Gran San Bernardo.

Infine, il 2 ottobre stesso anno, la Presidenza di questa Camera, vedendo l'urgenza che siffatti studi fossero eseguiti, con lettera al Ministro dei Lavori Pubblici pregava nuovamente il Governo di farli con sollecitudine intraprendere; ma, pur troppo, sono passati molti anni e nulla a cotesto riguardo venne fatto.

Non è d'uopo fare presente a voi, onorevoli Colleghi, poichè ben le conoscete, le condizioni poco floride delle nostre industrie e dei nostri commerci; condizioni create in massima parte dalla svantaggiosa nostra posizione in rapporto al movimento ferroviario; non pertanto parlando di queste dolorose condizioni di cose, in cui è stata posta la nostra città, non è certo fuori luogo qui rammentare come lo stesso Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici nel 1885, trattando appunto un argomento ferroviario di nostro interesse, riconosceva che la linea del Gottardo ha creato una forte corrente di derivazione di traffici in danno di Torino; e più oltre soggiungeva:

« Questa corrente, per la quale va crescendo l'intensità dell'azione di attrazione di un altro grande centro, può far deviare anche tutto il traffico di quei centri industriali del Canavese, del Biellese e della Valsesia, che si andarono creando, svolgendo e perfezionando con fondamento su capitali, idee e persone aventi fede ed interessi a Torino. È dunque non solo di grande interesse locale equo e prudente, ma anche d'interesse indirettamente generale e strettamente giusto il procurare che non si turbi più gravemente l'equilibrio economico di Torino, e che a Torino il prevalente possesso di quei centri sia conservato ».

Sono passati 11 anni dacchè il Consiglio dei Lavori Pubblici diceva queste sacrosante verità, ma non un aiuto, non il menomo rimedio è intervenuto ad arrestare l'invadente disgregamento che quel Superiore Consiglio fin d'allora prevedeva.

In tali condizioni di cose voi comprenderete come la vostra Commissione siasi di buon grado accinta ad esaminare cotesta domanda di appoggio morale ad un'impresa la cui effettuazione apporterebbe un serio efficace miglioramento alle condizioni economiche delle nostre industrie e dei nostri commerci, senza aggravio alle finanze del Paese, nè a quelle pure degli enti locali.

Il valico del Gran San Bernardo avvicina più d'ogni altro pressochè l'intero Piemonte alle linee della Germania occidentale, del nord-est della Francia, del Belgio e dell'Olanda, che fanno capo a Losanna.

Il percorso fra Torino e Losanna sarà di 260 chilometri, i quali si potranno compiere in otto ore; tale percorso abbrevierà l'attuale distanza fra Torino e Losanna di circa 100 chilometri.

Pressochè uguale economia di percorso si otterrà fra Torino-Bruxelles Anversa; si avrebbero pure 25 chilometri di minore percorso fra Torino-Calais, come anche sarebbevi un'economia di percorso fra Torino-Basilea, che è il centro a cui fanno capo le grandi linee che per Strasburgo-Colonia, Friburgo-Carlsruhe vanno direttamente alle grandi piazze commerciali del mare del Nord.

Quanto sin qui si è detto riguarda il più diretto congiungimento della nostra regione alle summentovate linee di transito internazionale.

Ma l'apertura del valico del Gran San Bernardo è da ri-

tenersi porterà, per necessaria conseguenza, la congiunzione ferroviaria di Ivrea con Biella, non potendosi supporre che la regione Biellese, pur tanto benemerita sia per le industrie come pei relativi larghi contributi al pubblico erario, e che finora non ebbe dallo Stato neppure un chilometro di ferrovia, possa essere privata del detto breve e diretto congiungimento con la nuova arteria internazionale. Siffatto breve tronco Ivrea-Biella metterebbe nel contempo tutto il Biellese in migliore comunicazione con Torino, emancipandolo così delle alte e privilegiate tariffe della Santhià-Biella.

Per tutte le sovra esposte osservazioni la vostra Commissione, convinta dei molteplici benefizi che il valico ferroviario in parola apporterebbe alla nostra regione in generale ed alla città di Torino in particolare, prendendo in buona considerazione la domanda dell'ing. Fell, vi propone, ove piacciavi, di unirvi ad essa e dare alla domanda medesima il vostro più ampio appoggio.

Estranei, come l'indole del nostro giornale ci consiglia, alle polemiche d'interesse locale, non esitiamo a fare i seguenti appunti:

· La stazione di Martigny fa parte delle linee della Società Giura-Sempione, promotrice e concessionaria della costruenda ferrovia del Sempione, la quale Società porrebbe naturalmente il suo *veto* all'innesto a Martigny della ferrovia del Gran San Bernardo;

Una ferrovia Fell, per quanto modificata e migliorata, rispetto al servizio che faceva sul Moncenisio, non potrà mai servire come linea internazionale di traffico merci;

La città di Torino, scartata affatto dalla linea d'Aosta che fa capo a Chivasso, donde, qualora si offrisse l'occasione, verrebbe costruita la progettata ferrovia per Asti, ponendosi quindi in diretta comunicazione con Genova, non potrebbe sentire vantaggio alcuno dal valico del Gran San Bernardo.

La condizione di Torino è fatalmente tale che i valichi del Gottardo, Sempione e San Bernardo, poco o nulla possono avvantaggiarla. La città di Torino, qualora fosse possibile, dovrebbe unicamente volgere i suoi sforzi a realizzare il progetto, tante volte messo innanzi e discusso, dell'allacciamento della ferrovia del Moncenisio a Oulx con le ferrovie francesi a Briançon, nonchè alla linea Cuneo-Ventimiglia o Nizza.

Ecco i soli sfoghi internazionali che beneficherebbero grandemente la città di Torino.

Del resto se il sig. G. Noble Fell realizza il suo progetto alle condizioni da lui proposte, cioè senza alcun onere finanziario per parte del Governo, Provincia ed altri enti interessati, noi non possiamo che associarci al voto della Camera di Commercio di Torino.

LA LEGGE SULLE FERROVIE SPAGNUOLE

Il Senato e la Camera spagnuola hanno votato la proposta di legge seguente:

Articolo primo. — Il governo di S. M. è autorizzato a trattare contemporaneamente o separatamente colle Compagnie ferroviarie una convenzione prolungante le loro rispettive concessioni fino al 1° luglio 1980, al massimo, a condizione che, col concorso e l'intermediario delle dette Compagnie, dei loro rappresentanti o degli stabilimenti di credito coi quali esse hanno relazioni, il Governo realizzi un'operazione di credito di almeno 1000 milioni di pesetas effettivi, colla garanzia generale della nazione o colla garanzia speciale che è autorizzato a dare colla legge 10 luglio 1896, la quale rimane in vigore.

Una somma da 150 a 200 milioni di pesetas in oro, almeno, farà parte del capitale dell'operazione.

Il Consiglio dei Ministri, prendendo in considerazione il valore della proroga delle concessioni che accorderà alle Compagnie ferroviarie e gli interessi dei portatori del Debito pubblico attuale della penisola, determinerà la quantità e le condizioni dell'operazione, se questa si deve fare in rendita perpetua od ammortizzabile, il tasso degli interessi, le dilazioni dell'ammortamento il più vicino possibile ai termini delle proroghe, e la garanzia che occorrerà dare.

Le prescrizioni della presente legge non modificano in nulla la legislazione in vigore sulle sovvenzioni e le tariffe delle ferrovie.

Articolo secondo. — Il Governo, rendendo conto alle Cortès dell'uso che avrà fatto della presente autorizzazione, lo farà nelle stesse forme di quelle della legge del 10 luglio 1896, specialmente destinate a trovare le risorse necessarie al ristabilimento dell'ordine pubblico a Cuba.

Articolo terzo. — Le Compagnie, senza superare il limite di concessione accordato alle loro linee, potranno sostituire i loro titoli attualmente emessi od introdurre nei loro quadri di ammortizzamento le modificazioni od aggiornamenti che esse considerano necessari, purchè ottengano per questo il consenso degli interessati o la loro adesione, nel numero e nella forma indicata nel presente articolo.

Le Compagnie, senza aver bisogno per questo di mettersi in istato di sospensione di pagamento nè di depositare per conseguenza gli eccedenti dei loro prodotti, potranno presentare al tribunale di prima istanza della loro giurisdizione il progetto di modificazione od accomodamento che l'assemblea generale degli azionisti avrà deciso di sottoporre all'approvazione dei creditori, e domanderanno, al momento in cui esse faranno questa presentazione, la convocazione di questi ultimi nel termine di tre mesi affinchè dichiarino se aderiscono o se si oppongono alle dette convenzioni, presentazione e richiesta che produrranno gli effetti menzionati al n. 1 dell'art. 934 del codice di commercio, relativamente alla dichiarazione di sospensione di pagamenti.

Se le Compagnie avevano ottenuto anteriormente delle adesioni al progetto che esse presentano, esse aggiungeranno a questo i documenti giustificativi e relativi, e queste adesioni, come quelle che saranno date nei termini fissati giudiziariamente, faranno oggetto d'atti che saranno fatti conformemente alla legge del 12 novembre 1869.

L'accordo sarà approvato se raccoglierà l'adesione dei 3/5 dei titoli o delle obbligazioni; se non raccoglierà i 3/5 si procederà ad una nuova convocazione nel termine di due mesi, ed il contratto sarà egualmente riconosciuto approvato se in questo lasso di tempo raccoglie l'adesione dei 2/5 del totale di questi titoli, e se non vi furono opposizioni nè voti contrari per un numero di titoli superanti gli altri 2/5 di questo totale.

Quanto ai titoli, valori, cedole od effetti di qualsiasi natura, che sono sottoposti al bollo od al pagamento della imposta dei diritti reali che le Compagnie emetteranno in sostituzione o per conversione di quelli che esse hanno già emesso pagando queste tasse, le somme che esse avranno pagate per l'emissione dei vecchi saranno loro accreditate nei due casi. Esse pagheranno unicamente la differenza in più che, conformemente alle leggi in vigore, dovrà essere pagata in ragione della somma superiore che potranno rappresentare i nuovi titoli, comparativamente a quella rappresentata da quelli che saranno stati modificati o sostituiti. Resta inteso che, tanto per l'emissione che per l'ammortizzamento degli uni e degli altri, l'articolo 11 della legge di finanza del 28 giugno 1887 resta in vigore: esse dovranno sottomettersi strettamente al detto articolo per la chiusura di tutte le liquidazioni che sono attualmente pendenti, in qualsiasi stato che esse si trovino, o per quelle che si presenteranno nell'avvenire.

Articolo quarto. — Le Compagnie ferroviarie, in vista dell'accomodamento al quale si riferisce la presente legge, resteranno esentate dal pagamento dei diritti reali e di tutte le altre imposte, alle quali potrebbero essere assoggettate dalla legislazione attuale.

Articolo quinto. — Il Governo presenterà alle Camere un progetto di legge tendente a proteggere efficacemente l'industria siderurgica in tutto ciò che concerne l'introduzione del materiale ferroviario. (*Seguono le firme*).

FERROVIA TORINO-RIVOLI. - Risultati dei primi venticinque anni d'esercizio della Prima Ferrovia Italiana a scartamento ridotto (0.90)

Esercizi	Incassi totali complessivi	Tasse governative: erariali	Tasse governative: di bollo	Tasse governative: totale	Introiti brutti a favore della Ferrovia	Movimento dei biglietti: Semplici Iª Classe	Semplici IIª Classe	Andata e Ritorno Iª Classe	Andata e Ritorno IIª Classe	Totale	Libretti per 50 viaggi	Numero degli Abbonati	Viaggiatori: Totale viaggiatori trasportati	Viaggiatori: Percorrenza complessiva km.	Numero dei treni	Percorrenza complessiva delle locomotive
1871	25,639.35	2,251.38	2,741.30	4,992.68	20,646.67	9,793	44,320	151	562	54,826	55	»	65,937	725,309	1,702	20,424
1872	113,255.10	9,353.01	11,097.20	20,450.21	92,804.89	20,814	172,404	5,972	18,782	217,972	290	»	232,475	2,223,158	6,134	73,429
1873	134,470.50	10,979.19	12,513.95	23,493.14	110,977.36	22,933	182,163	7,008	26,772	238,876	459	»	295,426	2,839,544	5,804	70,465
1874	143,294.50	12,933.30	12,577.10	25,510.40	117,784.10	22,824	172,389	7,858	33,710	236,781	479	»	304,299	2,913,844	5,555	69,125
1875	150,986.55	15,572.67	12,518.55	28,091.22	122,895.33	22,029	163,575	8,138	42,399	236,141	343	»	303,828	2,898,820	5,610	68,720
1876	155,676.85	15,949.42	12,641.55	28,590.97	127,085.88	25,483	160,129	8,607	44,513	238,732	236	31	304,150	2,902,558	5,651	68,670
1877	172,153.45	17,773.59	13,995.00	31,768.59	140,384.86	27,245	173,871	9,351	54,451	264,918	254	36	340,420	3,300,962	5,712	69,358
1878	185,216 75	19,236.76	14,837.00	34,073.76	151,142.99	26,071	187,738	9,008	58,794	281,611	249	29	361,863	3,505,696	5,718	69,008
1879	194,043.15	20,109.37	15,385.85	35,495.22	158,547.93	25,953	192,935	9,291	61,875	290,054	281	31	375,270	3,649,728	5,738	69,896
1880	194,983.45	20.213.56	15,071.00	35,284.56	159,698.89	24,847	186,109	9,349	62,845	283,150	289	33	369,794	3,656,264	5,835	71,164
1881	193,279.30	20,032.14	14,150.15	34,182.29	159,097.01	20,014	165,470	10,975	68,368	264,827	303	34	349,360	3,504,956	5,602	67,333
1882	186,171.25	19,360.44	12,816.45	32,176.89	153,994.36	14,342	141,402	13,347	68,781	237,872	315	46	335,750	3,305,316	5,915	72,359
1883	192,863.30	20,221.91	12,911.35	33,133.26	159,730.04	13,231	142,354	13,003	70,834	239,422	354	90	425,566	3,842,152	6,519	79,438
1884	186,417.05	19,527.49	12,708.95	32,236.44	154,180.61	12,332	138,972	12,456	69,936	233,696	362	89	457,735	3,922,700	6,581	79,647
1885	186,924.20	19,484.16	12,378.90	31,863.06	155,061.14	13,183	129,823	12,835	66,711	222,552	574	112	467,784	4,030,068	6,501	79,938
1886	197,608.40	20,591.97	13,114.55	33,706.52	163,901.88	13,641	137,094	14,514	72,083	237,332	602	89	479,374	4,191,392	6,536	79,329
1887	186,406.45	19,462.86	12,824.40	32,287.26	154,119.19	13,471	133,748	14,373	72,415	234,007	486	107	448,362	3,875,428	6,556	79,154
1888	179,206.20	18,679.07	13,063.80	31,742.87	147,463.33	12,724	124,004	13,909	77,220	227,857	366	128	466,974	3,894,270	6,608	79,546
1889	179,265.85	18,579.85	12,913.10	31,492.95	147.772.90	11,560	115,442	14,141	81,601	222,744	360	123	321,197	3,129,576	6,562	78,929
1890	176,811.50	18,181.63	12,847.80	31,029.43	145,782.07	12,540	114,573	13,475	80,043	220,631	371	126	314,236	3,066,804	6,535	78,650
1891	175,114 60	17,954 31	12,665.60	30,619.91	144,494,69	11,047	115,198	12,175	82,101	220,521	384	128	485,398	3,532,374	6,570	77,561
1892	172,632.10	17,789.42	12,278.70	30,068.12	142,563.98	10,100	110,593	11,587	83,514	215,794	304	120	553,349	3,638,043	6,590	78,817
1893	180,230.95	18,559.30	12,965.60	31,524.90	148,706,05	9,635	111,270	11,786	92,438	225,129	399	125	581,572	4,012,834	6,700	78,295
1894	181,574.00	18,754,75	12,560.10	31,314.85	150,259.15	9,252	109,834	10,762	89,261	219,109	377	142	635,418	4,130,217	6,956	80,469
1895	173,091.50	17,839.49	11,978.55	29,818.04	143,273.46	8,841	101,859	10,800	88,219	209,719	345	150	567,882	3,748,021	7,033	80,422
1896	126,861.35	12.992.41	8,249.05	21,241.46	105,619.89	6,258	72,310	8,174	69,467	156,209	245	160	311,106	2,644,350	5,009	65,774
Totali	4,344,177.65	442,383.45	323,805.55	766,189.00	3,577,988.65	420,163	3,599,579	273,045	1,637,695	5,930,482	9082	1929	10,154,525	87,084,384	156,232	1,885,920

Notizie varie. — Il Decreto Reale di concessione della ferrovia di Rivoli è datato 3 novembre 1870 N. 6019. — Il progetto fu allestito nell'ottobre 1870 dall'ing. Lorenzo Raimondo. — La costruzione, incominciata il 28 febbraio 1871, venne ultimata in meno di 6 mesi. — Visita provvisoria di collaudo ed apertura della linea 17 settembre 1871. — Colli cavaliere Giovanni Battista primo concessionario, deceduto il 18 ottobre 1877. — Successione delle coeredi Giovanna Visetti, Giovanna Gramegna e Giovanna Raimondo. — Il decesso di quest'ultima rese possibile la cessione della Ferrovia alla Banca Tiberina (Capitale versato 10 milioni, Sede in Roma), attuale concessionaria in forza d'atto 16 settembre 1886, a rogito Torretta in Torino. — I dati relativi agli anni 1871 e 1896 comprendono solo le frazioni d'anno corrispondenti.

Torino, li 17 settembre 1896.

Il Direttore della Ferrovia: Ing. Lorenzo Raimondo.

INFORMAZIONI PARTICOLARI
DEL *MONITORE*

Lavori ferroviari.

La Società delle Ferrovie del Mediterraneo ha presentato all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici i progetti dei lavori che essa ritiene debbano essere eseguiti d'urgenza sulle sue linee. Alcuni riguardano la sicurezza della circolazione dei treni, come apparati di sicurezza a bivii e stazioni, rinforzo e sostituzione di ponti metallici, ricambi di rotaie ed altre migliorie nell'armamento, ricarichi e risanamenti della massicciata, ed il raddoppio del binario fra Gallarate e Busto Arsizio e fra Roma Termini e Roma San Paolo. Altri concernono l'ampliamento di parecchie stazioni in località dove si svolgono più intensamente i trasporti delle uve e dei mosti o dove gli attuali impianti sono assolutamente insufficienti allo svolgimento regolare del traffico normale, quali sarebbero None, Racconigi, Castagnole delle Lanze, Castelnuovo Belbo, Portacomaro, San Lorenzo a mare, Legnano, Pisa, Vignale Riotorto.

Con queste proposte la Mediterranea intende appagare i voti ripetutamente espressi dal commercio, indubbiamente giustificati e che si ripetono ad ogni vendemmia o ad ogni altra causa anche lieve di aumento di traffico, per la insufficienza dei binari e per l'inutilizzazione dei vagoni, la quale in una certa misura ne è la conseguenza. Vennero pure proposti dei lavori a Novara, Roma e Napoli, ed altri per la disinfezione dei carri bestiame a Luino, Ventimiglia e Pontedecimo. Vi sono infine le proposte per l'ampliamento delle stazioni di Milano per un importo di L. 300,000, oltre a lavori per l'importo di altre L. 30,000 nelle Officine di Milano, ed altre proposte ancora per impianto d'una squadra rialzo veicoli a Voghera, per migliorie nel deposito locomotive di Rivarolo Ligure e nelle Officine principali di Torino, per costruzione di case cantoniere e forni da pane, per chiusure delle linee e stazioni, per aggiunta di fili telegrafici e per miglioramenti del materiale rotabile d'esercizio.

Stante l'urgenza di questi lavori, il Ministero li sta esaminando per poter sollecitamente pronunciarsi.

><

Ferrovia Torino-Rivoli.

Il 17 corrente si compirono i primi 25 anni d'esercizio della breve ed economica ferrovia Torino-Rivoli (12 chilometri, scartamento 0.90), alla quale è preposto fino dall'origine l'egregio ing. cav. L. Raimondo. A titolo di curiosità e di studio, per i nostri lettori, pubblichiamo in altra pagina un quadro comprendente alcuni principali risultati del movimento avvenuto, in detto periodo di tempo, sulla ferrovia medesima. Facciamo ora seguire alcuni rilievi sui risultati:

Incassi. — Il massimo degli incassi complessivi risulterebbe in L. 197,608.40 ottenuto nel 1886; tenuto però conto del trapasso in allora avvenuto della concessione della ferrovia alla Banca Tiberina, il maggior provento sarebbe dovuto al ritiro dei libretti in corso ed alla emissione dei nuovi. Va invece considerato quale sommo del ramo ascendente della parabola incassi, il provento del 1880.

Tale provento fu di L. 194,983.45, di cui passarono al Governo L. 20,213.56 per tasse erariali sui trasporti a g. e p. velocità, oltre a L. 15,071 per tassa di bollo; in complesso il Governo ne ebbe L. 35,284.56 ed alla ferrovia di Rivoli quali incassi brutti rimasero lire 159,698.89.

Viaggiatori. — In detto anno si distribuirono in complesso agli sportelli 24,847 biglietti semplici di prima classe e 186.109 di seconda classe, furono 9.349 i biglietti emessi di prima classe andata e ritorno e 62,845 quelli di seconda; per cui l'emissione complessiva di biglietti fu di 283,150, quasi i 2|3 dell'attuale popolazione di Torino. Aggiuntivi quelli viaggianti con libretti di 50 riscontri d'abbonamento, gli abbonati e gli operai, il numero totale dei viaggi avvenuti nel 1880 sulla ferrovia di Rivoli ascese a 369,794, cioè tutta la popolazione di Torino e quella di Rivoli assieme.

Percorrenza. — La percorrenza complessiva di tutti i viaggianti si computa in chilometri 3,656,264, cioè 911 giri attorno alla terra.

Treni. — Il numero dei treni impiegati per il trasporto dei detti viaggiatori fu di 5835 e le 4 piccole locomotive della ferrovia in discorso, fecero insieme 71,164 chilometri, cioè quasi due giri del nostro globo terracqueo.

A chi si fa a confrontare i risultati del movimento viaggiatori riscontrerà facilmente nel 1883 un aumento sensibilissimo nei medesimi, nella loro percorrenza, nel numero dei treni e nella percorrenza delle locomotive contro una diminuzione degli introiti. Devesi ciò imputare al servizio operai istituito in tal epoca perchè i Rivolesi potessero recarsi a lavorare allo Stabilimento o cotonificio Leumann, in territorio di Collegno. Occorsero treni speciali feriali giornalieri, mentre il prezzo del trasporto operai è in ragione di L. 3 mensili, cioè 10 centesimi al giorno andata e ritorno.

Il movimento crebbe fino al 1880, si mantenne tale fino al 1887, poscia decrebbe per l'impianto di altre linee tramviarie a vapore in concorrenza e nei dintorni di Torino, e per la crisi finanziaria accentuatasi appunto in allora.

><

Il traforo del Frejus.

Se oggi ricordiamo con una speciale pubblicazione il venticinquesimo anniversario dell'apertura della ferrovia di Rivoli, non possiamo dimenticare che il 17 corrente compievasi pure il venticinquesimo anniversario dell'inaugurazione di un'opera di ben maggior mole, di una meravigliosa conquista dell'ingegneria: *la galleria del Fréjus.*

><

Le ferrovie della Sicilia
e la Convenzione internazionale di Berna.

L'Amministrazione delle Strade Ferrate della Sicilia ha notificato al R. Ispettorato Generale delle ferrovie che essa accetta le conclusioni adottate nei processi verbali della Conferenza tenutasi a Parigi, nel marzo di questo anno, per la revisione della Convenzione internazionale di Berna pei trasporti a mezzo delle Strade Ferrate.

><

Binari d'allacciamento
per l'Esposizione generale italiana di Torino 1898.

Il Comitato esecutivo dell'Esposizione generale italiana in Torino nel 1898 ha presentato istanza al Regio Ispettorato Generale delle Strade Ferrate, affinchè conceda alla Società ferroviaria per la rete del Mediterraneo, il materiale occorrente per la formazione dei binari con relativi scambi e piattaforme per l'allacciamento fra la stazione principale di Porta Nuova e la futura Esposizione.

><

Il valico ferroviario del Sempione.

La questione del Sempione a Milano è assopita dacchè s'è prorogata la Camera dinanzi alla quale sta sin dal mese di maggio il trattato italo-svizzero e gli annessi atti di concessione alla Società del Jura-Simplon.

Il sindaco Vigoni mesi addietro tentò adunare i deputati milanesi perchè si accordassero onde sollecitare il Governo a far sì che il compromesso italo svizzero divenisse legge; alcuni deputati promisero di adoprarsi perchè un'adunanza di deputati lombardi si adunasse a Roma, ma poi se ne fece nulla.

Ora il consigliere comunale avv. Degli Occhi risolleva la questione con la seguente interpellanza da porsi all'ordine del giorno della prossima sessione consigliare:

« Il sottoscritto chiede d'interpellare l'on. signor Sindaco in ordine alle trattative in corso per il valico del Sempione e quale al proposito voglia essere l'azione del Comune di Milano ».

><

L'inchiesta ferroviaria.

Sotto la presidenza del senatore Gagliardo, riunitasi in questi giorni a Roma, la Sotto-Commissione incaricata di formulare il questionario per l'inchiesta ferroviaria ha compiuto il suo còmpito. Essa convocherà pei primi giorni del mese venturo la Commissione generale per esaminare l'opera sua e determinare l'ordine e il metodo del successivo lavoro.

><

Provvedimenti per il Porto di Venezia.

Informano che il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha dato parere favorevole sul progetto per gli impianti da effettuarsi sulle banchine dei Magazzini generali, del Cotonificio e del Punto Franco di Venezia, per renderle atte al servizio ferroviario, nonchè per l'impianto di uno scalo per traghetti sulla sponda a levante del Canale Scomenzera.

L'esecuzione di questi lavori verrà affidata alla Società delle Ferrovie Meridionali per il prezzo a corpo di lire 335,000.

><

Stazioni di Milano.

(Merci a vagone completo per Milano P. G., scalo Sempione).

Col giorno 10 corrente, in sussidio alla stazione P. Garibaldi, fu abilitato lo scalo di Milano P. Sempione a ricevere in arrivo, in servizio interno e cumulativo italiano, i trasporti a piccola velocità delle merci a carico completo, ascritte alle ultime tre classi delle tariffe.

La tassazione si fa come per Milano P. Garibaldi, ed allo scalo di Milano P. Sempione si eseguisce la riconsegna, oltrechè dei detti trasporti che sienvi diretti dai mittenti con l'indicazione sulle lettere di porto di Milano P. Garibaldi (Sempione), anche di quelli indirizzati a Milano P. Garibaldi, ogni qualvolta ciò si renda necessario per evitare l'ingombro in quella stazione.

In ambi i casi, sulle lettere d'avviso deve essere esposta apposita annotazione per indicare ai destinatari che la merce sarà loro riconsegnata sui binari di Milano Porta Sempione.

><

Facilitazioni ferroviarie
per il varo a Spezia della nave Carlo Alberto.

Per la circostanza del varo della regia nave *Carlo Alberto*, stabilito per il 23 corrente, saranno distribuiti dalla stazione di Torino P. N. ed Agenzia, nei giorni 19, 20, 21, 22 e 23, speciali biglietti di andata e ritorno per Spezia, ai prezzi di L. 41.30 in 1ª classe, L. 28.90 in seconda e L. 18.70 in 3ª classe, oltre il bollo, validi per il ritorno a tutto il 27 andante.

Inoltre nella notte dal 22 al 23 corrente sarà effettuato, in partenza da Genova alle ore 1.20, un *treno speciale* di 2ª e 3ª classe, con arrivo alla Spezia a 5.10, nel quale potranno prendere posto anche i viaggiatori in partenza da Torino coi treni ordinari del 22 (eccezione fatta per il treno 3). Per detto treno saranno distribuiti speciali biglietti di andata e ritorno da Torino per la Spezia colla riduzione del 50 0[0, validi essi pure per il ritorno a tutto il 27 detto, ai prezzi seguenti:

2ª classe L. 22.40 — 3ª classe L. 14.60.

Ai portatori di questi ultimi biglietti è lasciata la facoltà di percorrere, nel viaggio di ritorno, sia le nuove vie di Spezia-Parma e Genova-Ovada, sia quella stessa seguita nel viaggio di andata, tanto coi treni ordinari dei giorni 23, 24, 25, 26 e 27, quanto col treno speciale in partenza da Spezia alle ore 23 del 23 corrente, con arrivo a Genova alle 3.24 del 24.

><

Ferrovie dell'Adriatico.

(Progetti preventivi, ecc., presentati all'approvazione governativa).

La Direzione Generale delle Strade Ferrate Meridionali ha sottoposto alla approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici:

1. Il contratto stipulato colla Ditta Barina Antonio per l'esecuzione dei lavori necessari all'impianto di un binario di manovra nella stazione di Mestre verso Venezia, nella linea da *Padova* ad *Udine*;

2. La proposta per la costruzione di una scogliera a monte della spalla verso Foligno del ponte in ferro, della luce di m. 20, tra i km. 191.661.10 e 191.681.10 della limea da *Orte* a *Falconara* con annesso preventivo di spesa di L. 1150;

3. Il contratto stipulato colla Ditta Antonio Opessi di Torino, per la fornitura e posa in opera nella *stazione di Macherio*, di una stadera a ponte a rotaia continua, del sistema Bianco-Opessi, della portata di 30 tonnellate.

><

Ferrovie del Mediterraneo.

(Progetti, preventivi, ecc., presentati all'approvazione governativa).

La Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici:

1. La proposta dei lavori occorrenti per la demolizione di parte del Castello Malaspina, presso la stazione di Villafranca-Bagnone, nella ferrovia da *Parma* a *Spezia* e pel successivo riordinamento del fabbricato onde prevenire pericoli per l'esercizio ferroviario. La spesa all'uopo preventivata ammonta in complesso a L. 12,200;

2. La proposta dei lavori occorrenti per il consolidamento del tombino a volta, della luce di m. 1 alla progressiva 5.544.45, della linea da *Sampierdarena* al *Confine francese*, fra le stazioni di Sestri Ponente e di Pegli. La spesa preventivata ascende a L. 470;

3. Il progetto dei lavori e delle provviste occorrenti per la sistemazione delle strade carreggiabili del piazzale interno della nuova stazione merci a *Milano-Porta-Roma*. La spesa presunta, necessaria per l'esecuzione del progetto, ascende a L. 17,000;

4. Il contratto stipulato colla Società degli Alti Forni, Fonderie ed Acciaierie di Terni per la fornitura di N. 8600 stecche d'acciaio dolce a corniera, per armamento di primo tipo con rotaie da 12 m., del peso totale approssimativo di kg. 68,800;

5. Il contratto stipulato colla Ditta Stabilimento metallurgico di Piombino per la fornitura di N. 3500 piastre speciali di giunzione in ferro colato, per armamento di primo tipo, con rotaie da m. 12, del peso totale approssimativo di kg. 32,900;

6. Il contratto stipulato colla Ditta Società degli Alti Forni, Fonderie ed Acciaierie di Terni per la fornitura di tonnellate 2376 di rotaie di acciaio fuso, ottenuto col processo Bessemer, di cui, tonnellate 1667 per armamento di primo tipo, e tonnellate 706 per armamento mod. R. M., 45;

7. Il contratto stipulato colla Ditta Società Anonima Stabilimento metallurgico di Piombino per la fornitura di 45,000 piastre in ferro colato, intermedie, a fori circolari, per armamento di primo tipo, con rotaie da m. 12, del peso totale approssimativo di kg. 90,000.

><

Ferrovie della Sicilia.

(Progetti, preventivi, ecc., presentati all'approvazione governativa).

La Direzione Generale delle Strade Ferrate della Sicilia ha sottoposto alla approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici:

1. La proposta per l'impianto d'una stadera a ponte bilico della portata di 3 tonnellate nello scalo merci della *stazione di Catania*, con annesso preventivo di spesa di L. 1053.50;

2. La proposta per la ricostituzione della copertura della casa cantoniera doppia N. 9, al km. 9.300, del tronco Valsavoia-Scordia, linea *Valsavoia-Caltagirone* (258.092 chilometri), compresa la costruzione della nuova canna fumiera del forno, all'esterno verso la campagna. Spesa occorrente L. 1.157;

3. La nuova proposta per la costruzione di un pontile presso il canale Pagliarelle, in dipendenza degli impianti per gli approdi dei Ferry-Boats nel *Porto di Messina*. La spesa complessiva all'uopo preventivata ammonta a L. 4054.93.

><

Strade Ferrate Secondarie.

Prospetto dei prodotti del traffico, avutisi nel mese di luglio 1896, in confronto di quelli ottenuti nel mese corrispondente del 1895.

Indicazione delle linee	Esercizio 1896-97	Esercizio 1895-96	Differenza	
Torino-Rivoli . .	15,589	15,178	+	411
Ferrovie Economiche Biellesi. .	17,842	17,264	+	578
Napoli-Nola-Baiano	28,031	26,967	+	1,064
Basaluzzo-Frugarolo	672	781	—	109
Torino-Ciriè-Lanzo	59,703	58,745	+	958
Bergamo Pontedella Selva. . .	32,801	27,468	+	5,333
Fossano-Mondovì .	3,522	3,564	—	42
Ferr. e Navig. del Lago di Lugano	6,441	7,426	—	985
Settimo-Rivarolo-Castellamonte .	36,278	37,136	—	858
Santhià-Biella. .	58,757	63,791	—	5,034
Sassuolo-Modena-Mirand.-Finale	26,023	27,120	—	1,097
Ferrovie Secondar. della Sardegna	72,919	78,699	—	5,780
Ferr. Nord-Milano	250,578	242,329	+	8,239
Novara-Seregno .	48,463	48,085	+	378
Ferrovie di Reggio dell'Emilia . .	18,790	19,545	—	1,151
Poggibonsi-Colle .	3,921	3,709	+	212
Napoli-Pozzuoli-Cuma . . .	40,927	41,155	—	228
Reali Sarde . .	139,022	145,613	—	6,591
Suzzara Ferrara .	20,650	22,247	—	1,597
Bologna-Portomaggiore . .	27,800	30,727	—	2,927
Padova-Montebelluna	13,000	15,087	—	2,087
Arezzo-Stia . .	14,800	16,072	—	1,272
Vicenza-Treviso e Padova-Bassano	58,200	65,371	—	7,171
Vicenza Schio . .	32,000	32,573	—	573
Cividale-Portogruaro . . .	21,300	20,568	+	732
Torre-Arsiero . .	15,400	17,534	—	2,134
Conegliano - Vittorio . . .	7,000	7,906	—	906
Parma-Suzzara .	11,800	11,886	—	86

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato:

Ha ritenuto che anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le espropriazioni, possa essere approvato un progetto compilato dalla Direzione Generale delle Strade Ferrate della Sicilia, relativo ai lavori di consolidamento del rilevato all'uscita della stazione di Grotte, fra le progressive 134.283 e 134.362 della linea da Canicatti a Caldare, con assegnazione del termine di due anni per il compimento delle opere;

Si è pronunziato sul ricorso presentato dal Comune di Catanzaro contro una decisione della Giunta provinciale amministrativa, relativa alla funicolare fra la stazione ferroviaria di Catanzaro e la città. Il Consiglio ha ritenuto che il ricorso di detto Comune, considerato come tale, sia da dichiararsi irricevibile, e considerato come denunzia, non possa dar luogo ad alcun provvedimento da parte del Governo;

Ha dato il suo parere su di un progetto di transazione, concordato fra la Società delle Strade Ferrate Meridionali e l'Impresa Mion, assuntrice dei lavori per la costruzione di un magazzino di cereali nella stazione marittima di Venezia, ed ha opinato che nel provvedersi, come di ragione, all'approvazione degli atti di collaudo e liquidazione finale dei lavori, si possa ad un tempo approvare la transazione progettata;

Ha dato la sua approvazione ad un progetto di transazione colla Impresa Alfano, a definizione delle vertenze sorte colla medesima per l'esecuzione di lavori di consolidamento della Galleria Calabrese nella strada ferrata da Empoli a Metaponto;

Ha riservato di dare il suo parere, dopo avuta comunicazione del relativo voto del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, sulla domanda dell'Impresa Biagi per maggiori compensi in dipendenza dei lavori di ricostruzione parziale dei piedritti e della calotta della galleria Lustra, fra Rutino ed Omignano, nella ferrovia da Battipaglia e Castrocucco.

><

Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha dato il suo parere sulla questione del sub-riparto del concorso a carico dei Comuni della provincia di Brescia per la costruzione della ferrovia Parma-Brescia-Iseo, ed ha ritenuto che si debba invitare la Giunta provinciale amministrativa di Brescia a riformare il suo riparto del 5 gennaio 1895.

Lo stesso Consiglio pronunziandosi sul progetto relativo all'appalto delle opere di sistemazione del bacino del torrente Cortolano, nel tronco da Nocera a Sant'Eufemia della ferrovia da Eboli a Reggio, ha manifestato l'avviso che il progetto stesso debba venire modificato, in relazione alle osservazioni da esso Consiglio esposte, per quanto riguarda la stima, il capitolato speciale di appalto e l'elenco dei prezzi.

Il Consiglio predetto ha approvato un progetto per lavori e provviste occorrenti all'impianto di scogliere lungo i tronchi da Castrocucco a Sant'Eufemia nella ferrovia da Eboli a Reggio.

><

Deliberazioni del Comitato Superiore delle Strade Ferrate.

Il Comitato Superiore delle Strade Ferrate ha dato il parere sui seguenti affari:

Liquidazione finale dei lavori eseguiti dall'Impresa Capizzi per la sistemazione della condotta d'acqua del rifornitore alla stazione di Campobello;

Atti di liquidazione finale e di collaudo dei lavori eseguiti dall'Impresa Mantese per la costruzione di 3 case cantoniere doppie sulla linea Treviso-Motta;

Atti di liquidazione finale e di collaudo dei lavori eseguiti dall'Impresa Mantese pel completamento del tronco Treviso-Ponte di Piave della linea Treviso-Motta;

Progetto di opere di consolidamento e di riparazione nella falda a valle della stazione di Castrogiovanni sulla linea Bicocca S. Caterina;

Proposta della Società Adriatica per acquisto di materiali metallici di armamento;

Proposta per costruire due case cantoniere doppie, due semplici e due garette lungo la linea Ponte S. Pietro-Seregno;

Competenza passiva della spesa occorsa pel ricambio di alcuni pezzi di pietra da taglio deperiti nel coronamento del sottovia al km. 34.459.42 della linea Macerata-Albacina;

Progetto pel consolidamento e sistemazione della trincea d'approccio all'imbocco verso Castagnole della galleria omonima sulla linea Castagnole-Asti;

Proposte per l'impianto di fermaneve sui tetti dei fabbricati delle stazioni di Nucetto e di Ormea, e per lavori di completamento del tronco Priola-Trappa della linea Ceva-Ormea;

Liquidazione finale dei lavori eseguiti dall'Impresa Turano per la costruzione di un muro di difesa fra i chilometri 172.547 e 172.631 della linea Eboli-Metaponto;

Progetto pel consolidamento e sistemazione della trincea tra i km. 81.620 e 81.940 della linea Treviso-Belluno;

Progetto per impianto di alcune briglie lungo l'alveo del torrente Grimaldi presso il km. 146.192 della linea Bicocca-Caldare;

Liquidazione finale dei lavori eseguiti dall'Impresa Calabrese per la costruzione di un muro di difesa dal mare fra i km. 465.032 e 465.237 della linea Taranto-Reggio;

Liquidazione finale dei lavori eseguiti dall'Impresa Maroni pel rialzamento e prolungamento del muro paramassi fra i km. 119.281 e 119.328 della linea Eboli-Metaponto;

Proposta per lavori di completamento lungo il tronco Valsavoia-Scordia della linea Valsavoia-Caltagirone;

Proposta per lo sbarramento di un passaggio abusivo sul viadotto Verde lungo la ferrovia succursale dei Giovi;

Proposta per l'impianto di due suonerie elettriche di controllo al disco verso Battipaglia della stazione di Bagnara;

Progetto pel consolidamento della trincea fra i chilometri 57.655 e 57.675 della linea Battipaglia Castrocucco;

Proposta per la sistemazione dei pavimenti in alcuni fabbricati del tronco Polla-Montesano della linea Sicignano-Castrocucco;

Liquidazione finale dei lavori eseguiti dall'Impresa Lapeschi per la ricostruzione di tre tratti di muro di difesa dal fiume Basento, dal km. 202.799 al km. 203.208 della linea Eboli-Metaponto;

Liquidazione finale dei lavori eseguiti dall'Impresa Ferrari per l'incanalamento delle acque nell'acquedotto al km. 90.856 della linea Bicocca-Caldare;

Proposta per l'impianto di un compensatore da intercalarsi nella trasmissione flessibile del disco di protezione della stazione di Pontremoli, lato Parma;

Proposta per la rinnovazione della verniciatura di alcune travate metalliche lungo il tronco Casello 88-Filattiera della linea Parma-Spezia.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Mestre-Bassano. — Il Consiglio Provinciale di Venezia nella seduta del 16 corrente approvò ad unanimità il seguente ordine del giorno, proposto dal Senatore Fornoni, riguardo alla ferrovia Mestre-Bassano:

« Il Consiglio Provinciale, udita la relazione della Deputazione, conferma l'ordine del giorno da esso votato il 14 luglio 1894 riguardo alla ferrovia Mestre-Bassano, modificandone soltanto il capo terzo nel senso che la somma di lire 3 milioni e 200,000, autorizzata per la costruzione della linea stessa, sia portata a 4 milioni, ferme sempre le proporzioni in detto capo fissate per il riparto della complessiva spesa fra Comune e Provincia ».

Il giorno prima, pure a Venezia, ebbe luogo una riunione privata per discutere del medesimo argomento, a cui partecipò pure il Podestà di Trento.

Ferrovia economica Fossano-Mondovì. — Il Consiglio Provinciale di Cuneo ha concesso un sussidio di L. 150,000 al Consorzio della ferrovia Fossano-Mondovì, a condizione però che la linea venga prolungata fino a Villanova.

Ferrovie del Mediterraneo. — *Prodotti dal 1° luglio al 10 settembre 1896.* — Nella decade dal 1° al 10 settembre 1896 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate del Mediterraneo (Rete principale e Rete secondaria) ascesero a L. 3,981,180.86, con un aumento di lire 242,732.63 sulla corrispondente decade del 1895.

L'insieme dei prodotti dal 1° luglio al 10 settembre 1896 si ragguaglia a L. 25,575,536.69, presentando un aumento di L. 309,104.20 sul periodo corrispondente dell'esercizio precedente.

Ferrovie della Sicilia. — *Prodotti dal 1° luglio al 20 agosto 1896.* — Nella decade dall'11 al 20 agosto i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate della Sicilia (Rete principale, Rete complementare e Stretto di Messina) ascesero a L. 307,876, con una diminuzione di L. 3387 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

I prodotti dal 1° luglio al 20 agosto 1896 ammontano a L. 1,370,997, con una diminuzione di L. 58,278 sul corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie Svizzere. — *Le ferrovie di montagna.* — Il 21 maggio u. s. la ferrovia del Rigi ha festeggiato il XXV anniversario della sua apertura all'esercizio, e potrà interessare il dare uno sguardo retrospettivo ai risultati ed ai progressi che, in seguito all'ardita iniziativa del Riggenbach (il costruttore della ferrovia del Rigi), si verificarono nella costruzione delle ferrovie di montagna con forti pendenze.

Si fa ascendere a circa 60 milioni la somma impiegata nella costruzione delle 40 ferrovie a dentiera di differenti sistemi, che furono costruite in Svizzera dopo il successo

presentato dalla ferrovia del Rigi: e si può dividere in tre periodi ben distinti lo sviluppo delle ferrovie a dentiera.

Il primo periodo comprende la costruzione della ferrovia da Witznau a Rigikulm, e delle altre sull'altro versante della montagna del Rigi: benchè il problema fosse risolto, i risultati economici non erano abbastanza soddisfacenti e per parecchi anni si rimase stazionari. Furono assai migliori, invece, i risultati offerti dalla ferrovia del Pilato, nella quale la riduzione da m. 1.45 a cm. 80 per lo scartamento e l'abbassamento proporzionale del limite minimo pei raggi delle curve permisero di realizzare sensibili economie (circa il 30 0[0) nella spesa di costruzione. Appena fu noto che il dividendo dato agli azionisti nel primo anno di esercizio delle ferrovie del Pilato raggiungeva il 7 0[0, prese nuovo vigore questo genere di speculazione, e in breve volger di tempo le ferrovie a dentiera di quel tipo si moltiplicarono, e queste costituirebbero il secondo periodo nello sviluppo delle ferrovie a dentiera.

Come sempre, in seguito ad alcuni inconvenienti dipendenti dal troppo ristretto scartamento, sopravvenne poi un periodo di sosta, finchè un terzo periodo ebbe origine con la ferrovia del Montsalève presso Ginevra, sempre a dentiera, ma con la trazione elettrica e lo scartamento di m. 1: di questo tipo saranno anche la ferrovia del Gornergrat in costruzione, e quella della Jungfrau in progetto.

Riuniamo nella seguente tabella i dati principali relativi ad alcune delle principali ferrovie a dentiera della Svizzera:

		Schynige Platte	Witznau-Rigi	Gornergrat	Pilato	Stauserhorn
Scartamento . . .	m.	0.80	1.435	1.00	0.80	1.00
Raggio minimo delle curve	»	60	120	80	80	120
Sviluppo della linea,	Km.	7.30	6 958	9.60	4 583	3.915
Pendenza media . .	°/o	19.17	19	15	38.13	3.90
Pendenza massima .	»	25	25	20	48	62
Peso del treno . .	T.	25.5	26	27	12	7.0
Posti a sedere per treno	N.	48	66	100	32	32
Peso morto per ogni posto	Kg.	454	391	270	288	119
Spesa d'impianto per chilometro . . .	L.	394,190	410,789	364,580	561,000	416,700
Spesa d'esercizio per treno-chilometro .	»	6.5	7.21	4.0	8.19	3.5
Tariffa per il trasporto a m. 1000 d'altezza, per ogni persona	»	8.68	8.15	8.57	9 83	5.67

— *Ferrovia Frutigen-Visp per il Lüschberg.* — Il Consiglio di Stato ha risolto di proporre al Gran Consiglio in senso negativo alla domanda di concessione per una ferrovia Frutigen-Visp per il Lüschberg. Esso si mantiene fermo alla sua primitiva decisione di stabilire Visp come punto di congiunzione.

Ferrovie Greche. — *Costruzioni di tramvie.* — Il Municipio di Patrasso accetta proposte per l'impianto di tramvie, sia a cavalli, sia ad altri sistemi di trazione, per detta città e dintorni. Informazioni dettagliate in proposito si possono avere facendone richiesta al sindaco di Patrasso.

Ferrovie Russe. — I crediti seguenti sono stati assegnati, pel 1896, ai grandi lavori di utilità pubblica in via di esecuzione al Caucaso o che saranno prossimamente effettuati:

	Rubli
Porto di Nowrossisk	307,500
Costruzione di un molo e di un *quai* di sbarco a Joupse, come pure di un imbarcadero a Sotchi	250,000
Porto di Soukhoum.	100,000
Porto di Batoum.	436,500
Porto di Poli	197,500
Porto di Derbeut (Mar Caspio)	250,000

Si può prendere conoscenza dei quaderni d'oneri offerenti a queste diverse imprese al Ministero delle vie e comunicazioni, a Pietroburgo, ove sono esclusivamente centralizzati. Bisogna aggiungere questa enumerazione:

1. La nuova strada da Kakhétic al Daghestau, per il passo di Vasiliaschety;
2. I lavori di rifacimento della linea Poli-Tiflis-Bakou, che cominceranno subito e richiederanno una spesa dai 5 ai 9 milioni di rubli;
3. Il compimento della linea Tiflis-Alessandropol e Kars. Spesa 8,500,000 rubli;
4. Diramazione Alessandropol-Erivan o più esattamente Dahaslou-Erivan, per il quale fu previsto un costo do 12 milioni di rubli;
5. Il tronco Petrows-Bakou, di cui la prima sezione è stata interamente studiata e sarà messa in opera il 1° luglio prossimo. Spesa 10 milioni di rubli.

Le imprese citate attirano ogni giorno più l'attenzione dei costruttori, i quali sperano ottenere una buona rimunerazione in questi lavori.

Ferrovia Transsiberiana. — Più volte abbiamo dato qualche particolare sulla costruzione della linea transsiberiana, di questa ferrovia transcontinentale, che deve unire Pietroburgo a Vladivostok. Il luogotenente generale Koverski ha riferito recentemente alla Società geografica di Pietroburgo, intorno allo stato in cui si trovano i lavori. Da tale comunicazione togliamo alcuni dati interessanti.

Il punto di partenza della Transsiberiana è, com'è noto, Tcheliabinsk, nell'Ural. Da questo punto fino a Vladivostok la via da costruirsi è divisa in sei sezioni: 1° la sezione della Siberia occidentale, da Tcheliabinsk all'Obi; 2° quella della Siberia centrale, dall'Obi ad Irkoutsk; 3° quella del lago Baïkal, da Irkoutsk a Myssow; 4° quella della Transbaïkalia, da Myssow a Pokrovsk; 5° quella dell'Amour, da Pokrovsk a Habarovsk; 6° quella dell'Oussouri, da Habarovsk a Vladivostok.

Oltre a queste sei sezioni principali, sono state intraprese nel medesimo tempo quattro linee laterali: 1° la linea da Ekaterinburg a Tcheliabinsk, che congiunge la ferrovia siberiana a quella dell'Ural; 2° la linea Tomsk-Faejnaïa, che congiunge la città di Tomsk alla linea principale; 3° la linea di Perm-Kotlas, destinata ad unire la rete siberiana e quella dell'Ural col bacino del Mar Bianco e col porto d'Arcangelo; 4° la linea Irkoutsk-Listvinitchnaïa.

I lavori essendo stati cominciati su tutte le sezioni contemporaneamente, molte di queste sono attualmente totalmente compiute ed anche aperte all'esercizio.

La linea della Siberia occidentale, lunga 1,327 verste, raggiunge la sezione della Siberia centrale presso Marünsk, a 90 verste al nord della città di Tomsk, alla quale la riunisce una diramazione. Essa è attualmente in esercizio per il trasporto di viaggiatori e di merci, quantunque i due ponti in ferro da costruirsi sull'Irtysck e sull'Obi non siano ancora compiuti e benchè in questi due punti si debba operare il trasbordo sul ghiaccio d'inverno e per mezzo di barche nell'estate.

La linea della Siberia centrale ha una lunghezza di 1717 verste e s'unisce a Marünsck alla sezione precedente. Sono aperte all'esercizio 121 verste e su 589 la via serve al trasporto delle merci e degli operai.

La linea che circonda il lago Baïkal, da Irkoutsk a Myssow, non ha che 297 verste; ma grandissimi ostacoli provenienti dalla configurazione del suolo hanno ritardato fino ad oggi la costruzione.

Sulla sezione di Transbaïkalia, che misura 1459 verste, il lavoro è spinto attivamente su 1057 verste. Le 402 verste che separano Srietensk da Pokrovsk sono ancora allo studio, ma poichè questa parte della linea attraversa una contrada poco accidentata, è certo che una volta compiuti gli studi, il lavoro procederà a gonfie vele.

La linea dell'Amour, come la sezione del Transbaïkal, corre sempre lungo la frontiera skniese. Da Pokrovsk a Moskvitino, cioè 600 verste, la linea è ancora allo studio. All'incontro, da quest'ultima città a Habarovsk, sopra una

lunghezza di 636 verste, i lavori preparatori sono terminati e fissato anche il tracciato.

L'ultima sezione della Transsiberiana, quella della Oussouri, ha una lunghezza di 717 verste. Dessa unisce Habarovsk a Vladivostok ed i lavori sono molto avanzati. Si spera che verso la fine dell'anno corrente possa essere aperta al traffico.

Tenendo conto delle diramazioni da Tcheliabinsk a Ekaterinburg, d'Irkoutsk a Listvinitchnaïa e da Tomsk a Taejnaïa, ossia di 401 verste, la lunghezza totale della Transsiberiana, compresi i tronchi laterali, sarà di 8116 verste.

Notizie Diverse

I proventi postali. — Nell'intero esercizio 1895-96 chiuso al 30 giugno scorso, i proventi dell'Amministrazione postale ascesero ad un insieme di L. 53,755,035, superando di L. 3,051,349 quelli ottenuti nell'esercizio precedente. Questo aumento è dovuto per una terza parte al prodotto dei francobolli applicati sulle cartoline-vaglia e sui cartellini dei risparmi, e pel rimanente dipende da maggiore quantità di francobolli e di cartoline per corrispondenze e per pacchi postali.

Gli Appaltatori ed il Ministero dei Lavori Pubblici. — Il Ministero dei Lavori Pubblici ha finito lo spoglio dei maggiori assegni pretesi dagli Appaltatori. Essi salgono a 150 milioni, di cui circa 110 per le sole ferrovie.

Le ferrovie più elevate del globo. — Secondo la *Revue générale des chemins de fer*, la ferrovia che si eleva alla più grande altezza in Europa è quella del Brennero, che raggiunge 1367 metri. Il punto culminante della galleria del Moncenisio è a metri 1295, quello del Gottardo a metri 1155 e quello dell'Arlberg a 1310 metri. Queste altezze sono di gran lunga inferiori a quelle del nuovo mondo. Nell'America settentrionale la Canadian Pacific raggiunge l'altezza di metri 1614 al passo di Stephen, la Deverand Rio Grande si eleva a 3119 metri al colle di Tenu e a 3458 metri al colle di Frémont. Nell'America meridionale la linea transandina si eleva, a Cumbra, a m. 3190 sopra il livello del mare, per mezzo di una rampa di metri 0 08 provveduta di dentiera. L'Antofagasta and Bolivian Railroad (a scartamento di m. 0.84) raggiunge ad Ascaton l'altezza di m. 3956, e la South Peruvian quella di metri 4470 a Portez del Cruzero.

Ma la linea che raggiunge la più grande altezza è quella di Callao ad Aroya, che ha una lunghezza totale di 228 chilometri, e che per una serie di rampe raggiunge alla galleria di Galera i 4774 metri, altezza inferiore di soli 30 metri circa a quella del Monte Bianco. In questa regione delle Ande il limite delle nevi perpetue è compreso fra i 4800 e i 5180 metri.

In Europa le tre linee a dentiera che raggiungono la maggiore altezza sono quelle del monte Generoso (m. 1596), del Pilato (m. 2070) e del Rothhorn (m. 2552).

Concessione di ferrovie e di giacimenti di fosfati in Tunisia. — In questi giorni, in cui tutti i giornali politici si interessano del trattato italo-tunisino, crediamo non fuori luogo parlare di alcune concessioni fatte dal Governo tunisino ad una impresa francese. — Le concessioni comprendono: 1° L'esercizio dei giacimenti di fosfati di calce che si trovano nei terreni demaniali posti a sud-ovest di Gafsa, in un perimetro che si estende fino alla frontiera algerina e che comprende, come è noto, i djebel Zitun, Zimra, Alima, Seldja, Metlaoui e Stah, come pure i djebel situati al nord e nelle vicinanze di Tamerza; 2° la costruzione e l'esercizio di una ferrovia, che partendo da Sfax passi per Gafsa e metta capo all'oued Seldja o ad un altro punto della zona dei giacimenti situati fra Gafsa e l'oued Seldja; 3° la concessione, a titolo gratuito, in tutta proprietà, di 30,000 ettari di terreni demaniali coltivabili, situati nel territorio di Sfax. Il canone è fissato a un franco per tonnellata, con la garanzia di un minimo di esercizio di 150,000 franchi dopo i primi sette anni a partire dall'impianto dei cantieri d'estrazione e della ferrovia.

Un nuovo cantiere navale a Palermo. — Per iniziativa del comm. Ignazio Florio sta per costituirsi a Palermo una potente Società, col concorso di capitali esteri, per impiantare in quella città un grandioso cantiere navale, della portata dei più rinomati cantieri di Europa. Il progetto ha incontrato l'approvazione del Governo, il quale non sarebbe alieno dal darvi il suo concorso.

Materiali incombustibili per le navi da guerra. — Ultimamente, scrive l'*Italia Militare*, l'ingegnere comm. Bigliati, direttore del cantiere navale Ansaldo, il comm. Gargano, ispettore del Genio navale, il colonnello Lattieri, direttore dell'Ufficio tecnico della Regia Marina, il contrammiraglio barone Ruggero, insieme agli ingegneri Scialpi, del Genio navale, e Petrini, vice-direttore del cantiere Ansaldo, assistettero, nella fabbrica Alberto Issel ad un esperimento di materiali incombustibili, proposti per la costruzione delle paratie e dei mobili sulle navi da guerra.

Il processo, pel quale la ditta Alberto Issel ottenne già una privativa, comprende la fabbricazione di piastrelle antipiriche arieggianti il cuoio, i vari legni e la ceramica, e costituisce pei tecnici un argomento di attualità.

È accertato infatti da molteplici episodi della guerra cino giapponese che la facilità con cui nelle moderne corazzate i proiettili esplodenti determinano incendi negli alloggi e nei quadrati, costituisce un grave pericolo per le navi stesse ed esercitano una influenza perniciosa sul morale degli equipaggi.

L'esperienza eseguita dinanzi a persone tanto competenti, riuscì sotto ogni aspetto soddisfacente, e fu in seguito ai rapporti favorevoli fatti al Ministero della Marina dagli ufficiali del Genio navale presenti, che il signor Alberto Issel fu invitato dal detto Ministero a ripetere all'arsenale della Spezia le sue esperienze dinanzi ad una apposita Commissione.

Il commercio del legno in Austria-Ungheria. — Nel primo semestre di quest'anno, scrive *Il Mattino* di Trieste, il commercio del legno e degli oggetti di legno d'ogni specie della Monarchia ha subito un notevole aumento. Astraendo dal legno da ardere, la cui esportazione aumentò di 67,410 cent. metriche, è aumentata anche l'esportazione delle doghe di 216,385 cent. metriche.

Quella del sughero di 402 cent. metriche, ecc. Complessivamente risulta un aumento nell'esportazione dell'articolo del legno da 10,413,824 cent. metriche sul valore di fiorini 28,850 594 a 12,624,806 cent. metriche del valore di fiorini 35,062,901. È vero che in pari tempo anche l'importazione è salita da 780,495 cent. metriche e 2,032,223 fiorini a 1,182,349 cent. metriche e 3,076,334 fiorini.

Ascensore elettrico sul Monte Bianco. — Secondo il progetto dell'ing. Paolo Issartier, un piano inclinato, partente dal villaggio delle Houches (1200 metri d'altitudine) a 8 chilom. circa da Chamonix, si distenderà sulla montagna di Tacconaz per far capo all'ingresso di una galleria sotterranea situata all'altezza di 2100 metri. Questo tunnel, a pendio dolce, 30 mm. per metro, avrà una lunghezza di m. 5700 e si dirigerà, in linea diritta, verso il perpendicolo del punto culminante della montagna. Là incontrerà un pozzo verticale perforato dal basso all'alto, dell'altezza di metri 2539, sboccante alla sommità.

In questo pozzo si troveranno gli ascensori elettrici, che si solleveranno sopra quattro cremagliere verticali fissate nella roccia. Una forza motrice di 650 cavalli sarà fornita dalla riviera dell'Arve e trasmessa alle perforatrici, agli ascensori e alle diverse macchine da lavoro. Tre turbine da 200 cavalli ognuna faranno agire le dinamo generatrici. Se

il ghiaccio che copre la vetta della montagna dovesse avere uno spessore maggiore di 30 metri, il pozzo, invece di aprirsi alla volta, si aprirà nelle vicinanze del villaggio di Taurette.

I calcoli dell'ing. P. Issartier tendono a provare che nella galleria del Monte Bianco la temperatura sarebbe di 40 o 42°, ma il sistema di aerazione che egli preconizza l'abbasserà di una ventina di gradi.

Ci vorranno sette anni ed otto milioni, di cui uno per gli imprevisti, per eseguire questo lavoro.

L'ascensione del Monte Bianco costa ora 400 lire per persona, con l'ascensore elettrico progettato ne basteranno 150.

Vi sarà un albergo alla base del piano inclinato e sulla vetta un osservatorio meteorologico.

L'ascesa si effettuerà così in poche ore, mentre attualmente occorrono due giornate.

I rivali del carbone. — Va prevalendo l'opinione, dice l'*Iron and Coal Trades Review*, che il carbone minerale abbia probabilmente ad essere sostituito, in un avvenire non lontano, dal liquido combustibile. Il residuo della distillazione del petrolio, o l'olio conosciuto sotto il nome di *mozouth astatkis*, è successivamente usato in più di 72 locomotive della ferrovia del Volga. In Inghilterra si è recentemente costruito un battello torpedine di circa 86 tonnellate di stazza, che ha un doppio fondo diviso in otto stretti scompartimenti d'acqua, i quali sono usati come cisterne per l'olio, e ne contengono da 15 a 16 tonnellate. Come questi scompartimenti sono vuoti d'olio combustibile, vengono riempiti d'acqua, così che l'equilibrio e la stabilità del battello rimangono sempre le stesse. Le macchine del battello sono ordinariamente a triplice espansione. La caldaia è del tipo d'una locomotiva ordinaria, però provvista di speciali apparecchi necessari a bruciarvi l'olio combustibile. Essa è munita di 31 getti di olio che vengono alimentati da una pompa Worthington, la quale trae il liquido dal doppio fondo e lo versa in una cisterna cilindrica, dove viene sottoposto alla pressione atmosferica. E' provato che i risultati di tutti gli esperimenti sinora fatti hanno dimostrato che vi sono solamente due vie per bruciare il combustibile liquido, cioè, o atomizzandolo per mezzo di grandi forze, o con piccole forze gazificandolo. Per certo, in Inghilterra, dove il carbone costa poco e l'olio o il petrolio è relativamente così caro, si andrà molto più a rilento che in Russia e negli Stati Balcanici a sostituire il combustibile liquido al carbone.

Nuova forma di trolley. — Togliamo dall'*Elettricista; The Street Railway Review* del 15 luglio porta il disegno di un nuovo trolley, della Compagnia Walker, il quale differisce radicalmente da tutti gli altri in uso in America, perchè l'asta termina con un lungo rullo trasversale invece della solita puleggia, e per il modo con cui è fissato al cielo della vettura sfugge al brevetto Van Depoele, di proprietà della *General Electric C.* L'asta infatti non può ruotare che in un piano verticale, nel senso longitudinale della vettura, il che, unito ad una maggiore larghezza del pezzo mobile, offre una sicurezza di funzionamento per le grandi velocità, superiore a quella offerta dal trolley comune, dove la rotella può facilmente lasciare il filo e dar luogo a gravissimi incovenienti. Un ingegnoso sistema di attacco permette di dare all'asta l'inclinazione richiesta dalla direzione del movimento della vettura.

Come si vede, il nuovo sistema Walker è una felice combinazione del trolley a puleggia e del sistema Siemens a contatto strisciante, e al pari di questo, oltre al vantaggio già accennato di una maggiore sicurezza di contatto, offre anche quello di non richiedere negli scambi interruzioni nel filo di linea e attacchi speciali per il passaggio della rotella.

La meccanica nelle miniere d'America. — In questi ultimi anni, tutto il progresso che si è fatto nella meccanica applicata ai lavori minerari, in America, è consistito nella produzione di macchine per l'estrazione del carbone, mediante le quali, specialmente nella Pensilvania, si sono fatte grandi coltivazioni, il cui prezzo di scavo venne ad essere di soli 40 a 60 centesimi di dollaro per tonnellata, secondo la maggiore o minor ricchezza del giacimento. L'ultimo sviluppo delle idee di coltivazione meccanica del carbone portò ad abbandonare il sistema di scavare sotterra e di tagliare, e a sostituirvi il metodo più scientifico della perforazione e degli esplosivi. Questo fu provato nelle più grandi miniere del Missouri dalla Compagnia Madison, con esito completo, e i proprietari di esse credono che potranno quind'innanzi mantenere la loro enorme estrazione di 6000 tonnellate al giorno, economizzando almeno 0.24 centesimi di dollaro per tonnellata.

Ha da tenersi conto che la prova si è fatta in una miniera che vi si prestò particolarmente per le vantaggiose condizioni dello strato di carbone e della roccia, che permettono di ottenere il carbone a grandi pezzi e con piccolissima quantità di minuto. In pari tempo non vi è dubbio intorno al molto che può conseguirsi coll'applicazione giudiziosa di questo metodo, invece dell'antiquato e barbaro sistema dello scavo col piccone, che diede risultati così disastrosi per la qualità del carbone e per l'immane lavoro a cui i cavatori erano condannati.

Una Società di elettricità in China. — Scrivono da Shanghai che la prima Società di elettricità chinese si è formata nel nuovo porto di Sutschau, apertosi dopo la pace di Simoneseki, a sud-est di Shanghai. Il suo capitale in azioni importa 600,000 tael, circa 4 milioni e mezzo di lire. Finora fu illuminata a luce elettrica in China soltanto una parte del grande palazzo imperiale di Pekino.

Necrologio. — Dal Congo (Africa, Stato indipendente) giunge la triste notizia della morte colà avvenuta il 27 agosto dell'ing. Lenchantin Emilio, che erasi laggiù recato quale ingegnere addetto ai lavori ferroviari.

Laureatosi nella nostra Scuola del Valentino nel 1884, l'ing. Lenchantin aveva soli 34 anni, ed aveva accettato, come parecchi altri valenti ingegneri italiani, di recarsi al Congo per attendere a quei lavori ferroviari, in cui aveva acquistato non comune perizia presso le nostre ferrovie.

Inviamo alla famiglia vivissime e sentite condoglianze.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Segniamo con un asterisco * le notizie di cui diamo maggiori ragguagli nelle INFORMAZIONI PARTICOLARI, ove sono pubblicate eziandio le *Deliberazioni del Consiglio di Stato* e le *Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.*

1. — Progetti e preventivi di spese
presentati per l'approvazione al R. Ispettorato Generale.

Rete Adriatica. — L. 1150 * proposta per costruzione di una scogliera sulla linea Orte-Falconara;

Contratti * diversi.

Rete Mediterranea. — L. 17,000 * progetto di lavori nella nuova stazione merci a Milano-Porta-Roma;

L. 12,000 * pregetto di demolizione del castello Malaspina e successivo riordinamento, sulla linea Parma-Spezia;

L. 470 * proposta di consolidamento d'un tombino sulla linea Sampierdarena-Confine francese;

Contratti * diversi per fornitura di materiale metallico di armamento.

Rete Sicula. — L. 4054.93 * proposta di costruzione d'un pontile presso il canale Pagliarelle, nel porto di Messina;

L. 1157 * proposta di ricostruzione di copertura d'una casa cantoniera sulla linea Valsavoia-Caltagirone;

L. 1053.50 * proposta d'impianto d'una stadera a bilico nella stazione di Catania.

II. — Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Napoli (2 ottobre, ore 10, definitivo). — Appalto dei lavori straordinasi occorrenti per il rafforzamento della testata del molo di San Vincenzo e di quelli ordinari per la manutenzione nel porto di Napoli pel triennio 1896-99. Importo ridotto L. 741,457.43.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Foggia (13 ottobre, ore10, unico e definitivo). — Appalto dei lavori necessari per completare mediante prosciugamento meccanico il bonificamento delle paludi Sepontine presso la città di Manfredonia, esclusa la fornitura e l'impianto delle macchine a vapore e corrispondenti idrovore. Importo L. 137,830. Cauz. provv. L. 8000.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Venezia (14 ottobre, ore 10, unico e definitivo). — Appalto dei lavori e delle somministrazioni occorrenti per la manutenzione della diga nord-est del porto di Lido (m. 2925). Importo L. 311,040. Cauzione provvisoria L. 5000.

Genio Militare di Torino (21 settembre, ore 11, unico e definitivo). — Appalto dei lavori per la sistemazione della Caserma Dogali in Torino, per acquartierarvi il 5° reggimento del Genio. Importo L. 16,500. Cauzione L. 1700.

Municipio di Champdepraz (21 settembre, ore 15, 1ª asta). — Appalto dei lavori di ricostruzione del ponte in legno sulla Dora Baltea, che accede alla strada provinciale sul territorio di Verres (m. 52.00). Importo L. 10,845. Cauzione L. 300. Fatali 8 ottobre, ore 15.

Municipio di Genova (22 settembre, ore 14, 1ª asta). — Appalto della manutenzione triennale dei fonti, lavatoi, ecc. Importo annuale L. 26,000. Cauzione L. 7800.

APPALTI ALL'ESTERO.

Belgio. — Fino al 1° febbraio 1897 al Municipio di St.-Gilles-lez-Bruxelles; concorso per la costruzione dell'edificio municipale al Quartier Sud. Importo fr. 1,050,000. Tre premi di 4000, 2500 e 1500 franchi saranno conferiti agli autori dei tre migliori progetti.

— *Borsa di Bruxelles* — 14 ottobre. — Costruzione del tronco da Poudrome a Vouêche, della linea ferrata da Houyet a Gedeime. Importo del lavoro fr. 1,707,360.56.

Spagna. — Il Governo spagnuolo ha indetto due appalti, per la costruzione di un battello a vapore per il servizio dei fanali delle isole Filippine e per la costruzione di una diga galleggiante nel porto dell'Avana. Potendo a tali appalti essere ammesse anche le ditte di nazionalità non spagnuola, si avvertono gl'interessati che i relativi decreti d'appalto furono pubblicati nella *Gaceta de Madrid* nei mesi di luglio ed agosto u. s.

III. — Forniture diverse.

Aste.

Arsenale di Costruzione — Napoli — (29 settembre, unica e definitiva). — Fornitura di kg. 12,230 di **acciaio** dolce in verghe, a L. 0.50; kg 27,500 di **ferro** fino in verghe a L. 0,45. Cauzione L. 1849. Consegna a giorni 40.

Direzione Costruzioni Navali — Spezia — (2 ottobre, unica e definitiva). — Fornitura di kg. 40,000 di **olio** d'oliva, 1ª qualità, per macchine, a L. 1. Cauz. L. 4000.

Aggiudicazioni.

Ministero della Marina (Contratti a trattativa privata): Enrico Baffico, Spezia, aste di frassino al 1° e 3° Dipartimento;

D. Torriani e C., Sampierdarena, portellini di bronzo al 1° Dipartimento;

Fratelli Luder, Firenze, 5000 chiavarde di bronzo al 1° Dip.;

Carlo Ferrari, Venezia, oggetti di cancelleria al 1° e 3° Dip.;

G. Feltrinelli, Milano, legno aceso bianco al 3° Dipartimento e Taranto;

D. Torriani e C., Sampierdarena, caldaie per torpediniere al 1° Dip.;

G. Feltrinelli, Milano, legno pino d'America al 3° Dipartimento e Taranto;

Antonio Masera, Torino, due seghe a nastro al 1° Dip.;

D. Torriani e C., Sampierdarena. boccaportelli di bronzo al 1° Dipart.;

Francesco Lauria, Trieste, legno abete dell'Adriatico al 3° Dip.;

Stewart, Glasgow, tubi d'acciaio per caldaie al 2° Dipart.;

Marino Varvelli, forno Piat, all'arsenale di Taranto;

G. Ansaldo, Sampierdarena, piastre protettrici di zinco al 1° Dipart.;

G. B. Bianchi, Como, 10,000 kg. cotone idrofilo al 1° Dip.;

Società di Terni, 60 collari d'acciaio al 3° Dip.;

Emanuele Fano, kg. 4000 d'olio di lino al 3° Dip.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

		7mbre 12	7mbre 19
Azioni Ferrovie Biella	L.	510	510
» » Mediterranee	»	503	502,50
» » Meridionali	»	639	640
» » Pinerolo (1ª emiss.)	»	380	380
» » » (2ª »)	»	360	360
» » Secondarie Sarde	»	285	285
» » Sicule	»	600	600
Buoni Ferrovie Meridionali	»	559	559
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e			
» » Sicule *A. B. C. D.*	»	384.25	286
» » Cuneo (2ª emiss.)	»	312	312
» » Gottardo 4 %	»	101.80	101.80
» » Mediterranee 4 0/0	»	513	512
» » Meridionali	»	300.50	300 50
» » Meridionali Austriache	»	390	393.50
» » Palermo-Marsala-Trapani	»	307	307.50
» » » 2ª emiss.	»	287	287
» » Pontebba	»	464.50	463.50
» » Sarde, serie *A*	»	287	287
» » » serie *B*	»	292.50	292.50
» » » 1879	»	295	295
» » Savona	»	313	313
» » Secondarie Sarde	»	430	430
» » Sicule 4 0/0 oro	»	474	474
» » Tirreno	»	458	458
» » Vittorio Emanuele	»	313 75	314.50

ESTRAZIONI E PAGAMENTI.

Ferrovia Mortara-Vigevano. — Dal 20 corrente viene pagato il vaglia N. 84 in L. 11.25, quali dividendo 1896.

Ferrovia di Novara. — La *Gazzetta Ufficiale* del 17 corrente N. 220, pubblica la distinta delle 289 obbligazioni da L. 500 state estratte e rimborsabili dal 1° ottobre.

Ferrovia Vittorio Emanuele. — La stessa Gazzetta pubblicò pure la distinta delle 2201 obbligazioni da L. 500 state estratte e rimborsabili dal 1° ottobre.

Società Alti Forni, Fonderie ed Acciaierie di Terni. — Dal 1° ottobre, pagamento della cedola N. 19 delle obbligazioni 4 1/2 0/0 in L. 11.25 e rimborso in L. 500 delle obbligazioni della Serie H, stata estratta.

CONVOCAZIONI.

BANCHE E SOCIETÀ DIVERSE.

30 settembre — **Società Anonima di Esportazione agricola, Cirio.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 14 in Firenze.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1896-97. — *Dal 1° al 10 Settembre 1896.* — *7ª Decade.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA		
	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze
Chilometri in esercizio .	4418	4407	+ 11	1291	1207	+ 84
Media.	4416	4407	+ 9	1291	1156	+ 135
Viaggiatori	1,769,586 01	1,580,759 22	+ 188,825 79	100,577 94	97,507 28	+ 3,070 66
Bagagli e cani. . . .	73,385 75	63,377 50	+ 10,008 25	3,207 32	2,861 53	+ 345 79
Merci a G.V. e P.V. acc.	269,880 14	263,053 74	+ 6,826 40	12,573 09	11,963 24	+ 609 85
Merci a P. V. . . .	1,686,357 73	1,653,606 54	+ 32,751 19	65,612 88	65,319 18	+ 293 70
TOTALE .	3,799,209 63	3,560,797 00	+ 238,412 63	181,971 23	177,651 23	+ 4,320 00
Prodotti dal 1° Luglio al 10 Settembre 1896.						
Viaggiatori	10,502,743 83	10,404,816 82	— 97,927 01	621,203 29	632,918 94	— 11,715 65
Bagagli e cani. . . .	472,928 92	444,141 27	+ 28,787 65	16,451 88	19,535 17	— 3,083 29
Merci a G.V. e P.V. acc	2,144,298 88	2,129,118 14	+ 15,180 69	98,854 73	82,919 09	+ 15,935 64
Merci a P. V. . . .	11,274,324 65	11,092,215 06	+ 182,109 59	444,730 56	460,768 00	— 16,037 44
TOTALE .	24,394,296 23	24,070,291 29	+ 324,004 94	1,181,240 46	1,196,141 20	— 14,900 74
Prodotto per chilometro.						
della decade	859 94	807 99	+ 51 95	140 95	147 18	— 6 23
riassuntivo	5,524 07	5,461 83	+ 62 24	914 98	1,034 73	— 119 75

(*) La linea Milano-Chiasso (km. 52) comune colla Rete Adriatica è calcolata per la sola metà.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA. — 24ª Decade — dal 21 al 31 Agosto 1896

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Prodotti indiretti	TOTALE	Media dei chilom. esercitati
PRODOTTI DELLA DECADE.							
1896	1,123,163.14	64,265.69	342,123.36	1,186,984.68	6,204.90	2,722,741.77	4,247.00
1895	1,337,542.01	54,689.26	320,605.33	1,355,069.11	6,269.81	3,074,175.52	4,215.00
Differenze nel 1896	— 214,378.87	+ 9,576.43	+ 21,518.03	— 168,084.43	— 64.91	— 351,433.75	+ 32.00
PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.							
1896	24,239,728.87	1,220,708.08	6,978,527.08	26,239,334.28	285,569.72	58,963,868.03	4,247.00
1895	24,042,197.14	1,162,452.41	7,306,047.24	27,306,914.47	297,049.91	60,114,661.17	4,215.00
Differenze nel 1896	+ 197,531.73	+ 58,255.67	— 327,520.16	— 1,067,580.19	— 11,480.19	— 1,150,793.14	+ 32.00

RETE COMPLEMENTARE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Prodotti indiretti	TOTALE	Media dei chilom. esercitati
PRODOTTI DELLA DECADE.							
1896	85,435.53	3,591.79	21,708.52	95,112.63	682.40	206,530.87	1,359.88
1895	107,001.23	3,300.40	23,446.52	114,402.37	751.17	248,901.69	1,391.87
Differenze nel 1896	— 21,565.70	+ 291.39	— 1,738.00	— 19,289.74	— 68.77	— 42,370.82	— 31.99
PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.							
1896	1,592,279.97	41,815.39	487,553.03	2,248,898.17	34,635.60	4,405,582.16	1,359.88
1895	1,610,407.81	41,948.01	516,721.10	2,337,397.90	34,140.22	4,540,615.04	1,319.40
Differenze nel 1896	— 18,127.84	— 132.62	— 28,768.07	— 88,499.73	+ 495.38	— 135,032.88	+ 40.48

PRODOTTI PER CHILOMETRO DELLE RETI RIUNITE

PRODOTTO DELLA DECADE			PRODOTTO RIASSUNTIVO		
esercizio corrente	esercizio precedente	Differenza nel 1896	dell'anno corrente	dell'anno precedente	Differenza nel 1896
522.30	592.67	— 70.23	11,302.06	11,682.43	— 380.37

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

5ª Decade — Dall'11 al 20 Agosto 1896.

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traffico	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
RETE PRINCIPALE								
PRODOTTI DELLA DECADE								
1896	108,248.00	1,636.00	16,722.00	113,814.00	583.00	241,003.00	616.00	391.00
1895	109,126.00	1,752.00	10,735.00	122,582.00	568.00	244,763.00	616.00	397.00
Differenze nel **1896**	— 878.00	— 116.00	+ 5,987.00	— 8,768.00	+ 15.00	— 3,760.00	»	— 6.00
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 20 AGOSTO 1896.								
1895-96	477,198.00	8,883.00	59,994.00	505,056.00	9,069.00	1,060,200.00	616.00	1,721.00
1894-95	535,031.00	11,207.00	71,534 00	527,979.00	9,352.00	1,155,103.00	616.00	1,875.00
Differenze nel **1896**	— 57,833.00	— 2,324.00	— 11,540.00	— 22,923.00	— 283.00	— 94,903.00	»	— 154.00
RETE COMPLEMENTARE								
PRODOTTI DELLA DECADE								
1896	44,826.00	465.00	2,519.00	10,924.00	87.00	58,821.00	484.00	122.00
1895	44,267 00	491.00	2,466.00	11,432.00	32.00	58,688.00	484.00	121.00
Differenze nel **1896**	+ 559.00	— 26.00	+ 53.00	— 508.00	+ 55.00	+ 133 00	»	+ 1.00
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 20 AGOSTO 1896.								
1895-96	194,017.00	2,776.00	15,040.00	75,667.00	598.00	288,098.00	484 00	595.00
1894-95	181,858.00	2,248.00	13,036.00	58,752.00	915.00	256,809.00	484.00	531.00
Differenze nel **1896**	+ 12,159.00	+ 528.00	+ 2,004.00	+ 16,915.00	— 317.00	+ 31,289.00	»	+ 64.00
STRETTO DI MESSINA								
PRODOTTI DELLA DECADE								
1896	6,920.00	109.00	213.00	810.00	»	8,052.00	23.00	350.00
1895	7,051.00	125.00	167.00	469.00	»	7,812.00	23.00	340.00
Differenze nel **1896**	— 131.00	— 16.00	+ 46.00	+ 341.00	»	+ 240.00	»	+ 10.00
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 20 AGOSTO 1896.								
1895-96	18,488 00	523.00	1,012.00	2,676.00	»	22,699 00	23.00	987.00
1894-95	14,198.00	433.00	857.00	1,875 00	»	17,363 00	23.00	755.00
Differenze nel **1896**	+ 4,290.00	+ 90.00	+ 155.00	+ 801.00	»	+ 5,336.00	»	+ 232.00

ANNUNZI

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

Dai punti contro indicati alle stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)		BIGLIETTI SEMPLICI — Londra (1) 1a classe	Londra (1) 2a classe	Parigi (2) 1a classe	Parigi (2) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO — Londra (3) (Diritto di porto compreso) 1a classe	Londra (3) 2a classe	Londra (3) validità	Parigi (4) 1a classe	Parigi (4) 2a classe	Parigi (4) validità
Via Moncenisio											
Torino	via Calais	166 35	116 55	90 75	61 60	254 —	187 85	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni
	via Boulogne . .	160 25	112 05								
Milano	via Calais	180 90	129 15	104 85	72 25	272 25	199 30	45 giorni	166 35	119 —	30 giorn
	via Boulogne . .	175 60	124 65								
Venezia	via Calais	—	—	141 75	97 30	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni
	via Boulogne . .										
Genova	via Calais	187 —	131 —	111 40	76 05	—	—	—	—	—	. .
	via Boulogne . .	180 90	126 50								
Via Genova											
Livorno	via Calais	209 90	147 05	134 30	92 10	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	203 80	142 55								
Firenze	via Calais	217 30	152 25	141 70	97 30	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	211 20	147 75								
Roma	via Calais	249 —	174 40	173 40	119 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	242 90	169 90								
Napoli	via Calais	279 85	196 —	205 60	142 —	478 50	353 95	6 mesi (**)	—	—	—
	via Boulogne . .	273 75	191 50								
Via Bologna											
Firenze	via Calais	224 60	157 30	149 —	102 35	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	218 50	152 80								
Roma	via Calais	263 85	184 80	168 25	129 85	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	257 75	180 30								
Napoli	via Calais	294 80	206 50	220 60	162 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	288 70	202 —								
Brindisi	Via Napoli via Calais	325 85	228 20	251 60	174 20	543 25	399 30	6 mesi (*)	—	—	—
	Via Napoli via Boul.	319 75	223 70								
	Via Bolog. via Calais	302 65	211 95	227 05	157 —	525 45	386 80	6 mesi	—	—	—
	Via Bolog. via Boul.	296 55	207 45								
Messina	Via Napoli via Calais	369 25	259 75	295 —	205 80	—	—	—	—	—	—
	Via Napoli via Boul.	363 15	255 25								

OSSERVAZIONI.

Biglietti semplici.

(1) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta.

Per diritto del bollo fr. 0.10 per i biglietti al disopre di 10 franchi.

(2) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi, che valgono per 20 giorni.

Biglietti d'Andata e Ritorno.

(3) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta.

(*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capo-stazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo, nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli, ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia.

(**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi al Empoli su Roma per Siena e Grosseto.

(4) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI	1a e 2a CLASSE				1a e 2a CLASSE		Treno di lusso PENINSULAR-EXPRESS settimanale il venerdì part. da LONDRA
		Via Folkestone	(*)		(***)		(1)
Londres Ch.-Cross Par.	9 — a.	10 — a.	11 — antim.		9 — p.		9 — p.
Londres Victoria . . —	9 — a.		11 — antim.		9 — p.		9 — p.
Douvres. . . . . . . —	10 55 a.		1 — pomer.		11 — p.		11 — p.
Calais-M. (Buffet) (ora di Greenwich) Arr.	12 15 a.		2 20 pomer.		12 25 a.		12 25 p.
	Déjeun.						
Calais-M. (ora francese) Par.	1 — p.		3 — pomer.		1 19 a.		12 45 a.
Boulogne-Gare (Buffet) Arr.	1 39 p.	2 30 p.	—		1 59 a.		—
Boulogne-Gare (Buffet) Par.	1 41 p.	2 35 p.	—		2 01 a.		—
Amiens (Buffet) Arr.	3 14 p.	4 09 p	5 12 pomer.		3 41 a.		2 55 a.
Amiens (Buffet) Par.	3 19 p.	4 14 p.	5 17 pomer.		3 46 a.		3 — a.
Paris-Nord (Buffet) Arr	5 — p.	5 50 p.	7 — pomer.		5 38 a.		Per la grande cintura
	Pranzo						
Paris-Nord (Buffet) Par.	6 23 p.		7 44 pomer.		6 23 a.		
Paris-Lyon (Buffet) Arr.	7 11 p.		8 26 pomer.		7 29 a.		
	1a e 2a classe		(B) 1, 2 cl.	1a 2a cl.	1a cl.	1a 2a cl.	
Paris-Lyon (Buffet) Par.	7 25 p.		8 50 p.	9 05 p.	9 25 a.	2 15 p.	
Dijon . . . . Arr.	12 08 a.		1 48 a.	2 19 a.	2 19 p.	7 13 p.	9 49 a.
Genève . . . . —	5 49 a		»	8 46 a.	8 18 p.	—	—
Aix-les-Bains . . . . —	4 56 a.		6 28 a.	7 55 a.	7 27 p.	12 27 a	2 14 p.
Chambéry . . . . . . —	5 30 a.		6 56 a.	8 38 a.	8 09 p.	12 50 a.	2 40 p.
Modane . . . . —	9 09 a.		9 43 a.	1 40 p.		3 36 a.	5 22 p.
Torino (ora dell'Europa centrale (2). . . Arr.	2 20 p.		2 20 p.	6 40 p.	—	8 10 a.	9 56 p.
Torino. . . . . . . Par.	2 40 p.		2 40 p.	7 55 p.	—	8 45 a.	
Novara . . . . . . Arr.	4 36 p.		4 36 p.	9 51 p.	—	10 42 a.	
Milano. . . . . . . Arr.	5 35 p.		5 35 p.	11 05 p.	—	11 40 a.	
						1a 2a cl.	
Torino. . . . . . . Par.	—		2 45 p.	8 10 p.	—	8 40 a.	
Genova . . . . . . Arr.	—		6 16 p.	11 18 p.	—	12 » p.	
San-Remo. . . —	—		11 22 p.	8 43 a.	—	4 34 p.	
Pisa. . . . . —	—		10 55 p.	3 41 a.	—	4 45 p.	
Firenze . . . . —	—		12 45 a.	7 30 a.	—	7 05 p.	
Livorno . . . . —	—		11 39 p.	5 27 a.	—	5 55 p.	
Roma . . . . —	—		6 40 a.	10 33 a.	—	11 30 p.	
Napoli. . . . . —	—		1 36 p.	6 30 p.	—	7 10 a.	
Brindisi. . . . . . . —	—		»	»	—	6 10 p.	
Torino. . . . . . . Par.	—		2 45 p.	7 05 p.	—	8 40 a.	10 04 p.
Alessandria . . . . Arr.	—		4 17 p.	8 55 p	—	10 15 a.	11 32 p.
Bologna. . . . . . . —	—			2 12 a.	—	2 53 p.	4 03 a.
Ancona . . . . —	—		—	6 52 a.	—	11 10 p.	8 — a.
Brindisi. . . . —	—		—	10 17 p.	—	11 » a.	6 20 p.
Firenze . . . . —	—		—	6 23 a.	—	6 25 p.	Arrivo a Brindisi la domenica
Roma . . . . —	—		—	12 50 p.	—	11 50 p.	
Napoli. . . . . . . Arr.	—		—	6 30 p.	—	7 10 a.	

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

RITORNO

STAZIONI	1a e 2a CLASSE	1a e 2 CLASSE		1a e 2a CLASSE	
Napoli. (ora dell'Europa centrale (2) . . Par.	7 50 a.	—	—	2 55 p.	
Roma . . . . —	2 30 p.	—	—	11 10 p.	
Firenze . . . . —	9 05 p.	—	—	6 10 a.	
Brindisi. . . . —	6 10 a.	—	—	5 35 p.	
Ancona . . . . —	8 32 p.	—	—	5 35 a.	
Bologna . . . . —	1 35 a.	—	—	10 30 a.	
Alessandria . . . . . —	6 38 a.	8 33 a.	10 54 a.	9 15 p.	
Torino. . . . . . . Arr.	8 30 a.	10 13 a.	12 36 p.	10 49 p.	
Brindisi. . . . . . Par.	—	—		9 45 a.	
Napoli. . . . . —	8 20 a.	2 55 p.		11 15 p.	
Roma . . . . —	2 40 p.	8 50 p.	10 17 p.	8 — a.	
Livorno . . . . —	9 40 p.	»	4 10 a.	1 45 p.	
Firenze . . . . —	8 20 p.	»	»	11 40 a.	
Pisa . . . . —	10 32 p.	2 52 a.	4 52 a.	2 23 p.	
San-Remo. . . —	7 26 p.	»	3 33 a.	11 59 a.	
Genova . . . . —	2 45 a.	6 35 a.	8 52 a.	7 — p.	
Torino. . . . . . . Arr.	7 45 a.	10 13 a.	12 33 p.	10 49 p.	
Milano . . . . . . Par.	1 50 a.	7 — a.	10 40 a.	8 18 p.	
Novara . . . . —	4 30 a.	8 19 a.	11 40 a.	9 16 p.	
Torino. . . . . . . Arr.	8 25 a.	11 05 a.	1 40 p.	11 10 p.	
Torino. . . . . . . Par.	8 50 a.	—	2 20 p.	11 25 p.	—
Modane (ora franc.) . —	12 21 p.	—	5 48 p.	2 29 a.	—
Chambéry . . . . . . —	3 42 p.	—	8 39 p.	5 01 a.	—
Aix-les-Bains . . . . —	4 14 p.	—	9 20 p.	5 27 a.	—
Genève . . . . —	3 03 p.	7 23 p.	—	4 14 a.	—
Dijon . . . . —	11 20 p.	2 08 a.	2 23 a.	11 40 a.	1 12 p.
Paris-Lyon (Buffet) Arr.	5 08 a.	6 55 a	7 10 a.	5 43 p.	5 59 p.
Paris-Lyon (Buffet) Par.	7 35 antim.			6 48 p.	
Paris-Nord (Buffet) Arr.	8 37 antim.			7 49 p.	
			Déjeun.	Pranzo	
	A) 1a, 2a classe	1a 2a cl.	1a 2a cl.	(**) 1a, 2a, 3	
Paris-Nord (Buffet) Par.	9 — antim.	10 30 a.	11 50 a.	9 — p.	
Amiens (Buffet) Arr.	10 40 antim.	12 06 p.	1 25 p.	10 47 p.	
Amiens (Buffet) Par.	10 45 antim.	12 26 p.	1 30 p.	10 52 p.	
Boulogne-Gare (Buffet) Arr.	12 18 pomer.	2 — p.	»	12 34 a.	
Boulogne-Gare (Buffet) Par.	12 20 pomer.	2 03 p.	»	12 36 a.	
Calais-M. (Buffet) (ora francese) Arr.	1 » pomer.	Via Folkestone	3 40 p.	1 20 a.	
Calais-M. (ora di Greenwich) Par.	1 11 pomer.		3 45 p.	1 40 a.	
Douvres. . . . . . . —	3 05 pomer.		5 45 p.	3 45 a.	
Londres Victoria . Arr.	4 50 pomer.		7 30 p.	5 40 a.	
Londres Ch.-Cross Arr.	4 55 pomer.	6 — p.	7 35 p.	5 49 a.	

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSERVAZIONI. — *Viaggiatori.* — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende viaggiatori di 3a classe da Parigi per Boulogne, Calais e l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori di 3a classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne. (A) Questo treno non prende i viaggiatori di 2a classe che per Calais e l'Inghilterra. (B) Il treno che parte da Parigi-Lione alle 8.50 pom. non prende a Parigi in 2a classe che i viaggiatori a destinazione dell'Italia per il Moncenisio. — *Nota importante.* I treni che partono da Parigi-Nord per Londra alle 9 a. e alle 9 p. e quelli che partono da Londra per Parigi-Nord alle 9 a. e alle 9 p., prendono viaggiatori per Boulogne e Boulogne Tintelleries. — ***Vetture dirette da Calais verso P.-L.-M.*** Una vettura lits-salon e di 1a classe ed una vettura di 2a classe vanno direttamente da Calais a Milano col treno che parte da Calais alle 8 p. e da Parigi-Lione alle 8.50 p. Una vettura di prima classe lits-salon va direttamente da Calais a Ginevra col treno che parte da Calais alle 1 p. e da Parigi-Lione alle 7.25 p. — *Da P.-L.-M. verso Calais.* Una vettura lits-salon e di prima classe ed una vettura di seconda classe vanno direttamente da Milano a Calais col treno partente da Milano alle 10.10 a. e da Parigi-Nord alle 9 a. Una vettura di prima classe lits-salon va direttamente da Ginevra a Calais col treno che parte da Ginevra alle 7.23 p. e da Parigi-Nord alle 9 a. ⟶ Fermata per prendere viaggiatori senza lasciarne. — ∽ Fermata per lasciare viaggiatori senza prenderne.

STRADA FERRATA DA MORTARA A VIGEVANO

Si prevengono i Signori Azionisti che nei *GIORNI FESTIVI*, dalle ore 12 alle 14, a partire dal giorno 20 settembre corr., presso *l'Ufficio della Società, in via Griona, n. 4, piano terreno*, si effettuerà il pagamento di L. **11.25** cad. Azione sociale in saldo del dividendo 1896, contro rimessione del relativo vaglia num. 84 in scadenza al 20 settembre stesso.

Vigevano, 10 settembre 1896.

LA DIREZIONE.

Torino, 1896 — Tip. Lit. Camilla e Bertolero di Natale Bertolero, Via Ospedale, 18.

ANNO XXIX. Sabato, 26 Settembre 1896 NUM. 39.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi .... Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze. 13 — Torino

OTTAVO CONGRESSO DEGLI INGEGNERI A GENOVA

Sabato scorso, 19, nell'aula magna dell'Ateneo genovese si inaugurò l'ottavo Congresso degli Ingegneri.

Oltre al Ministro Prinetti, erano presenti gli onorevoli Brioschi, Morelli, Fiamberti, Fasce ed altri Deputati e Senatori.

Primo parlò il Sindaco Pozzo, che, salutando i congressisti a nome di Genova, inneggiò alle glorie genovesi dell'ingegneria, da Guglielmo Embriaco, vincitore di Gerusalemme, a Barabino, che ingrandì la città, fece il teatro Carlo Felice: inneggiò altresì al recente varo del *Cristobal Colon*, che è un trionfo dell'industria italiana.

Poscia prese la parola il Ministro Prinetti, dal cui discorso stralciamo i punti più interessanti:

« Questa è l'ottava volta che gli ingegneri e gli architetti italiani si riuniscono a congresso, e sempre le discussioni e le deliberazioni prese furono improntate a mirabile sentimento di opportunità, ispirate alla conoscenza esatta dei bisogni del Paese e dei servizi che in quel momento la vostra classe era chiamata a rendere. Oggi ancóra, dall'esame dei temi proposti al vostro studio, appare come questo senso di opportunità aleggi sul vostro ottavo Congresso.

« L'Italia ha attraversato ormai il lungo periodo durante il quale i grandi lavori furono spinti con alacrità febbrile da un capo all'altro della penisola; una grande rete di ferrovie ed un'altra non meno grande di strade rotabili sorsero, progredirono in modo da vederne prossimo il compimento: i grandi lavori portuali, in parte già compiuti, preparano un asilo sicuro ai futuri prodotti della nostra industria delle costruzioni, che, dopo lotte aspre e difficili, si avvia a raggiungere gli alti destini cui è chiamata.

« Non sempre i lavori eseguiti furono determinati dal solo criterio della maggiore utilità, non sempre si raggiunse il massimo effetto col minimo mezzo, non sempre il loro importo si commisurò alla potenzialità finanziaria ed economica della nazione; ma se di tutto ciò dobbiamo tenere conto, se dagli errori del passato dobbiamo trarre insegnamento per l'avvenire, l'Italia non deve, non può arrestarsi nel suo cammino; ogni giorno della sua corsa vertiginosa e febbrile, dell'infinita aspirazione verso l'altissimo ideale della umana perfettibilità, la civiltà porta nuovi desideri e nuovi bisogni.

« Se il problema delle interne comunicazioni può andare incontro ad un periodo di rallentamento nell'ormai avanzata soluzione, un largo campo rimane ai vostri studi da esplicarsi a benefizio di tutti; pensate alla vasta estensione di terra italiana che attende di essere strappata alle aure pestilenziali e ridonata al lavoro fecondo; a quali minaccie ogni giorno i nostri fiumi non ancora completamente sistemati espongono le più ubertose pianure italiane e di quanta ricchezza agricola e meccanica potrebbero essi invece diventare fattori, oggi che la scienza ha chiarito tanta parte del misterioso legame che tutte le forze fisiche fra loro congiunge e trasforma. Riflettete a questo e vedrete più bello e grande ancora il cómpito che vi spetta.

« Certamente i metodi nuovi tecnici ed economici, direi quasi politici, devono uscire dalla meditazione degli errori del passato ai quali accennai. Il ricercare quali provvedimenti valgano meglio a ripartire, fra le varie membra della nazione, la competenza passiva delle opere grandiose, ed a più ugualmente stabilire, inspirandosi ai supremi interessi del Paese, quali devono essere i cómpiti riservati piuttosto all'iniziativa privata dei Corpi locali che a quella del Governo, onde non vengano turbate e pervertite le funzioni della vita sociale, sarà cómpito degli economisti, dei pensatori e degli uomini di Stato.

« Ma il cómpito vostro sarà di ricercare i metodi tecnici migliori, perchè d'ora innanzi qualunque spesa corrisponda al massimo effetto, perchè nessuna dispersione avvenga del pubblico o del privato danaro.

« Come accennai, alcuni temi che vi sono proposti mi sembrano inspirati dall'intuito di queste verità; auguro vivamente che dal Congresso esca un soffio potente di simile ispirazione che animi e renda ancora più benemerita e grande la famiglia degli ingegneri italiani, alla quale mi onoro di avere appartenuto e di appartenere ancora ».

Il successivo giorno 20 ebbe luogo la votazione per la costituzione dei seggi delle varie sezioni, col seguente risultato:

Sezione I. — *Costruzioni idrauliche.* — Presidente Alessandro Pestolozza; vice-presidente Ulderico Masoni; segretari Flavio Bastiani, Ignazio Roiseceo.

Sezione II. — *Architettura.* — Presidente Reycend Giovanni; vice-presidente Angelo Coppola; segretari Eugenio Crociatelli, Attilio Rampoldi.

Sezione III. — *Ingegneria sanitaria ed edilizia.* — Presidente Bruno Gaetano; vice-presidente Chiapponi Narciso; segretari Corradini Francesco, D'Oria Giorgio.

Sezione IV. — *Ponti e strade.* — Presidente Francesco Brioschi, senatore; vice-presidente Giuseppe Lenci; segretari Benassi Alfredo, Caravaggio Enrico.

Sezione V. — *Ferrovie e tramvie.* — Presidente Barolli Baldovino, senatore; vice-presidente Pini Giovanni; segretari Torre Girolamo, Calambrini conte Giuseppe.

Sezione VI. — *Ingegneria navale ed industriale.* — Presidente Saldini Cesare; vice-presidente Cassanello Gaetano; segretari De Marini Carlo, Bernati Gaspare.

Sezione VII. — *Elettrotecnica.* — Presidente Ferraris comm. Galileo; vice-presidente Pescetto T. colonnello Federico; segretari Pinna Raffaele, Cordoni Clodoveo.

Sezione VIII. — *Geodesia, topografia, catasto, estimo, ingegneria, agraria.* — Presidente Cassanello Gaetano; vice-presidente Saldini Cesare; segretari Valente Niccolò, Bernardini Oddone.

Nel giorno 21 ebbero principio le discussioni delle sezioni II, III, IV, V, che proseguirono nei giorni seguenti.

FERROVIE DEL SUD DELL'AUSTRIA (LOMBARDE)

Riferiamo in sunto la Relazione del Consiglio d'Amministrazione di queste ferrovie all'Assemblea degli Azionisti del 29 maggio u. s., richiamando l'attenzione dei non pochi interessati italiani, possessori di titoli di questa Società, conosciuta pure sotto il nome di Ferrovie Lombarde (Alta Italia).

Le cifre riguardano l'esercizio 1895.

Costruzioni. — Le spese di costruzione della rete generale ammontarono nel 1895 alla somma di fr. 3,422,784, ciò che porta il totale di questo conto al 31 dicembre 1895 a fr. 590,850,691, di cui fr. 444,530,657 per la rete austriaca e 146 320,034 fr. per la rete ungherese.

I lavori di consolidamento dei ponti metallici hanno richiesto una spesa di fr. 5,139,396.

Quanto al conto delle linee d'interesse locale appartenenti alla Compagnia, è rimasto lo stesso di quello del 1894, con una leggera differenza di fr. 500 in meno.

Il materiale rotabile della Compagnia si componeva al 31 dicembre 1895 di 688 locomotive, 647 tenders, 1589 vetture a viaggiatori, di cui 15 per ferrovia elettrica a scartamento ridotto, 11,994 carri di ogni specie.

Il totale della spesa per materiale rotabile, mobiglio stazioni ed arredamento affine ammontava alla fine del 1895 a fr. 125,180,886, in aumento di fr. 1,807,916 sull'esercizio precedente.

Il valore degli approvvigionamenti era, alla stessa data, di fr. 7,964,496, in aumento di fr. 468,743 sul 1894, specie per i servizi del mantenimento del materiale, della trazione e delle officine.

Il laminatoio di Graz ha fabbricato tonnellate 32,531 di acciaio e tonn. 24,392 di rotaie, di cui 15,682 tonnellate destinate alle linee della Compagnia e 8,710 a linee diverse.

Il conto di primo impianto non è variato; esso resta di fr. 1,417,280.

Il valore degli approvvigionamenti era di fr. 12,779,707 al 31 dicembre 1895, in aumento di fr. 506,719, sul loro valore alla stessa data del 1894, aumento giustificato dall'attività della fabbricazione dell'acciaio e delle rotaie.

Il prodotto delle stazioni di Semmering e di Mattuglie-Abbazia sono stati rispettivamente di fr. 562,462 e franchi 323,455.

Infine i lavori di difesa e di regolarizzazione eseguiti in Regia per conto dello Stato, specialmente nel bacino della Drave, ammontavano alla fine del 1895 a fr. 5,390,295.

Situazione finanziaria. — Le spese di primo impianto della rete austriaca ed ungherese, compreso il materiale di esercizio, gli approvvigionamenti, il capitale impiegato nelle linee d'interesse locale, ecc., ammontano a fr. 907,561,753 e si decompongono come segue:

Rete austriaca	fr. 732,393,125
» ungherese	» 175,168,628

Aggiungendovi il valore degli immobili, portato in bilancio per 11,909,497 franchi ed il capitale impiegato nelle linee dell'Alta Italia, cioè 700,803,630 fr., noi otteniamo un capitale complessivo di primo impianto di 1,620,274,880 franchi.

Esercizio. — I prodotti lordi delle linee d'interesse generale, prodotti diversi compresi, ammontarono, nel 1895, a 112,967,708 fr., in aumento di 1,804,868 franchi, ossia dell'1.62 0/0 sull'esercizio 1894.

Essi si ripartiscono, come segue, fra le due reti, in confronto all'anno precedente:

	Rete austriaca	Rete ungherese	Totale
nel 1895 fr.	93,720,289	19,247,419	112,967,708
» 1894 »	92,098,568	19,064,272	111,162,840
Diff. pel 1895 fr.	+ 1,621,721	+ 183,147	+ 1,804,868

I prodotti dell'esercizio propriamente detto viaggiatori e merci sono per l'esercizio 1895 di . . fr. 110,527,061

Essi erano nel 1894 di . . . . . » 108,671,016

Differenza in favore del 1895 fr. 1,852,045

La loro ripartizione tra le due reti risulta dallo specchio seguente:

nel 1895 fr.	91,801,108	18,727,953	110,529,061
nel 1894 »	90,104,119	18,572,897	108,677,016
Diff. pel 1895 fr.	+ 1,696,989	+ 155,056	+ 1,852,045

Togliendo dall'eccedenza dei prodotti dell'esercizio propriamente detto, cioè fr. 1,852,045, la somma di fr. 47,177, diminuzione sui prodotti diversi, si ritrova l'eccedente segnalato più sopra di fr. 1,804,868.

I risultati del traffico viaggiatori sono nuovamente stati superiori a quelli dell'esercizio anteriore, tanto sotto il rapporto del numero delle persone trasportate come sotto quello della distanza percorsa. I trasporti a grande velocità hanno prodotto fr. 3,781,956 in aumento di fr. 63,484, ossia dell'1.70 0/0 sul 1894, e il traffico a piccola velocità fr. 75,352,083, pure in aumento di fr. 556,225 sul precedente esercizio.

Il prodotto della piccola velocità può considerarsi come soddisfacente, tanto più che due rami di trasporto, gli animali ed i cereali, hanno presentato una diminuzione molto sensibile.

I trasporti d'animali, specialmente, hanno subìto un *deficit* di circa 12,000 teste di bestiame e di 790,000 maiali, in seguito ad epizoozia.

Questa perdita però è stata più che compensata dagli aumenti avuti sopra un gran numero di articoli e dal raddoppiamento d'attività dei porti di Trieste e di Fiume.

Le spese d'esercizio sono ammontate per l'insieme della rete a fr. 47,542,419 in aumento di fr. 2,312,352 sul 1894.

La parte delle due reti, austriaca ed ungherese, nelle spese è rispettivamente di fr. 38,318,356 e fr. 9,224,123. L'aumento delle spese corrisponde, d'altronde, tanto per la rete austriaca quanto per la ungherese, all'intensità del traffico nel 1895.

I prodotti lordi furono nel 1895 di .	fr. 112,967,708
Le spese furono di.	» 47,542,479
L'eccedente dei prodotti sulle spese è di	fr. 65,425,229

Il rapporto della spesa col prodotto è stato, per la rete austriaca del 40,89 0/0, per la rete ungherese del 47,92 0/0 e del 42,09 per la rete generale.

Deducendo dall'ecc. sopra menzionata di	fr. 65,425,229
le spese generali, i diritti d'imposta per le obbligazioni, e l'imposta sul beneficio di	» 13,940,500
Il prod. netto delle linee concesse è di	fr. 51,484,729

che si ripartisce così:

Rete austriaca.	fr.	43,942,449
Rete ungherese	»	7,542,280
Totale . . .	fr.	51,484,729

Liquidazione dell'esercizio. — Il prodotto netto dell'esercizio, comprese le ferrovie d'interesse locale e l'annualità concessa dallo Stato per la cessione del sesto di partecipazione alle ferrovie di cintura di Vienna, fu nel 1895 di . . . . fr. 51,098,252

Da aggiungere: il saldo creditore in conto profitti e perdite di . . . . » 1,030,438

Totale dei prodotti netti . . . fr. 52,128,690

Gli oneri dell'esercizio sono i seguenti:

Interessi e ammortizzamenti degl'imprestiti e ammort. delle azioni. . . fr. 67,744,459

Da dedurre:

L'ammontare dell'annualità dovuta dal Governo ungherese di. . . . fr. 600,000

L'annualità ital. » 29,569,887

fr. 30,169,887

Restano . . . fr. 37,574,572

Le perdite di cambio . » 8,099,094

fr. 45,673,666

Beneficio disponibile dell'eserc. 1895 fr. 6,455,024

Il risultato dell'esercizio 1895 è inferiore di fr. 598,622 a quello del 1894.

FERROVIA DEL GOTTARDO

Ventiquattresimo Rapporto della Direzione e del Consiglio di Amministrazione sull'esercizio 1895, all'Assemblea generale degli Azionisti, 27 giugno 1896

(Traduzione del *Monitore*).

(*Continuazione, vedi, N. 27, 28, 30, 32, 35, 36*).

AD. I. — *Amministrazione generale.*

Le spese di questa rubrica presentano comparativamente all'esercizio 1894 un aumento di fr. 848.96; mentre che la spesa del « personale » accusa un aumento di franchi 28,025 92, le « altre spese » sono di fr, 27,176.96 inferiori a quelle dell'anno precedente.

L'aumento della spesa del « personale » è in parte in correlazione colla revisione degli Statuti che necessitò due sedute straordinarie del Consiglio d'amministrazione, ed il resto ad aumenti di stipendio.

AD. II. — *Sorveglianza e mantenimento della linea.*

Le somme figuranti sotto questa rubrica si scompongono così:

	1895	1894
A. Personale . . . fr.	667,357.76	624,528.58
B. Mantenimento e rifacimento della via . . »	1,064,364.08	1,120,111.41
C. Altre spese . . . »	62,854 36	50,066.40
Totale fr.	1,794.596.20	1,803,706.39

Risulta quindi una minor spesa di fr. 9,130.19.

AD. *A.* — L'eccedente delle spese del *personale*, franchi 42,829.18, è dovuto in parte agli aumenti dei salari accordati in settembre agli agenti (fr. 14,000 circa), in parte al rinforzamento del personale dell'ufficio centrale (circa 8100), il resto per il servizio di sorveglianza, specialmente sul servizio di notte, la custodia delle barriere in seguito all'ordinanza federale sull'impiego delle donne e la durata del loro lavoro, ecc.

AD. *B.* — Il *mantenimento ed il rifacimento della linea* per i due esercizi del 1895 e 1894 sono ricapitolati qui sotto:

	1895	1894	Differenze
1. Mantenimento del corpo stradale e delle sue dipendenze (*ballastage* compreso) fr.	182,039.47	206,733.20	— 24,693.73
2. Mantenimento e rifacimento della superstruttura, compreso la sostituzione del materiale deteriorato »	560,256.40	697,000.47	— 136,744.07
3. Mantenimento dei fabbricati delle stazioni e della linea »	109,918.41	114,295.55	— 4,377.14
4. Mantenimento del telegrafo, segnali e chiusure . . . »	74,428.91	82,099.52	— 7,670.61
5. Spazzamento della neve . . . . »	137,720.89	19,982.67	+ 117,738.22
Totale fr.	1,064,364.08	1,120,111.41	— 55,747.33

Il Rapporto specifica minutamente queste spese; noi ci limitiamo alla cifra complessiva, mancando di ogni interesse ed utilità il diffondersi più oltre.

AD. 4. — Le spese di *mantenimento del telegrafo, segnali e chiusure* sono di fr. 7,670.61 inferiori a quelle del 1894 e si ripartiscono come segue:

	1895	1894	Differenze
Mantenimento del telegrafo . . . . fr.	22,882.68	23,260.75	— 378.07
Id. dei segnali nelle stazioni e lungo la linea »	6,152.66	10,152.77	— 4,000.11
Id. e rinnovazione delle chius., barriere, ecc. »	45,393.57	48,686.00	— 3,292.43
Totale fr.	74,428.91	82,099.52	— 7,670.61

Le *altre spese* ammontano a fr. 62,854.36 contro franchi 59,066.40 nel 1894; l'eccedenza per il 1895 è dunque di fr. 3787.96.

AD. III. — *Spedizione e movimento.*

La spesa totale concernente questo servizio ammonta nel 1895 a fr. 1,997,172.17 contro fr. 1,906,995.45 nel 1894.

Le spese *del personale* aumentarono di fr. 90,977.87.

In quanto alle *altre spese* esse diminuirono di fr. 801 15.

AD. IV. — *Trazione (locomotive, vetture e vagoni).*

Le *spese totali* del servizio della trazione, che erano nel 1894 di franchi 3,167,213 ammontano nel 1895 a franchi 3,195,447.28, che si ripartiscono come segue:

	1895	1894
Personale . . . . . fr.	903,160.86	fr. 839,570.87
Materie per locomotive, vetture e carri . . »	1,364,176.77	» 1,386,069.83
Mantenimento e rinnovazione del materiale rotabile . . . . . »	908,206.33	» 920,463.43
Altre spese . . . . »	19,903 32	» 21,108.87
Totale fr.	3,195,447.28	fr. 3,167,213.—

Il parco delle locomotive si è aumentato di cinque locomotive a sei ruote accoppiate e *tender* separato, serie C³ T, per treni *express* in montagna, e di cinque locomotive ad otto ruote accoppiate e *tender* separato, serie D⁴ T, per treni merci. Queste dieci macchine sono state costrutte dalla fabbrica di locomotive e macchine di Winterthour.

Riguardo al combustibile le locomotive bruciarono nel 1895 carboni della Sarre e mattonelle della Ruhr; l'impiego di queste ultime è stato limitato alle locomotive dei treni *express* sulle linee di montagna:

La consumazione del combustibile è ammontata:

nel 1883	a 26,545,556	kg.	per fr.	870,455.95
» 1884	a 25,756,670		»	689,032.42
» 1885	a 26,087,430		»	652,920.92
» 1886	a 26,469,325		»	661,168.40
» 1887	a 32,506,350		»	822,479.43
» 1888	a 34,689,440		»	839,864.30
» 1889	a 38,121,712		»	912,644 36
» 1890	a 39,050,500		»	1,049,696.22
» 1891	a 43,425,210		»	1,283,852.38
» 1892	a 44,418,980		»	1,301,109.18
» 1893	a 48,166,950		»	1,279,124 20
» 1894	a 53,135,650		»	1,324,331.41
» 1895	a 54,611,955		»	1,298,081.01

ciò che importa per chilometro di locomotiva:

nel 1883	11.58	kg.	al prezzo	di centesimi	37.97
» 1884	12 06	»	»	»	32 26
» 1885	11.58	»	»	»	28.98
» 1886	11.44	»	»	»	28.57
» 1887	12.23	»	»	»	30.96
» 1888	12.41	»	»	»	30.04
» 1889	12 61	»	»	»	30.18
» 1890	13 09	»	»	»	35.19
» 1891	14 10	»	»	»	41.69
» 1892	13 72	»	»	»	40 20
» 1893	13.65	»	»	»	36.26
» 1894	13.83	»	»	»	34.48
» 1895	14.10	»	»	»	33.51

La consumazione di grassi ed olii per locomotive fu:

nel 1883	di 82,175.5	kg.	per fr.	71,782.25
» 1884	di 54,316.5		»	45,162.25
» 1885	di 54,682.7		»	42,246.79
» 1886	di 56,458.5		»	36,435.36
» 1887	di 68,113.9		»	38,363.39
» 1888	di 91,513.3		»	45 184.30
» 1889	di 105,606.7		»	44,712.94
» 1890	di 111,305.2		»	45,106.77
» 1891	di 127,024.8		»	48,287.84
» 1892	di 151,881.6		»	61,414 —
» 1893	di 169,851.45		»	62 836.18
» 1894	di 187,195.10		»	64,752.50
» 1895	di 197,132 —		»	65,072 67

ossia per chilometro di locomotiva:

nel 1883	0.036	kg.	al prezzo di centesimi	3.31
» 1884	0.025		»	2.11
» 1885	0.024		»	1.87
» 1886	0 024		»	1.57
» 1887	0 026		»	1.44
» 1888	0.033		»	1.62
» 1889	0.035		»	1.48
» 1890	0.037		»	1.51
» 1891	0.041		»	1.57
» 1892	0.047		»	1.90
» 1893	0.048		»	1.78
» 1894	0.049		»	1.69
» 1895	0.051		»	1.68

Le *spese di riparazione e di mantenimento delle locomotive* ammontano a fr. 586,308.06, cioè per chilometro di locomotiva a 15.134 centesimi.

Il *consumo delle materie grasse per vetture e carri* ammontò nel 1895 a 24,964.05 kg., che costarono fr. 5,125.35.

Le *spese di riparazione delle vetture e dei carri* ammontano a fr. 350,758.19 contro fr. 372,639.09 nel 1894.

(*Continua*).

INFORMAZIONI PARTICOLARI

DEL *MONITORE*

Ferrovie del Mediterraneo.

(Proposte, progetti, preventivi, ecc., presentati all'approvazione governativa).

Ecco la serie delle proposte e dei progetti di lavori che la Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha sottoposto all'approvazione governativa da eseguirsi a carico della Cassa per gli aumenti patrimoniali nell'esercizio 1896-97, che riferiamo a complemento della notizia pubblicata nel precedente numero e di cui hanno pur fatto un cenno in questi giorni altri giornali:

1. Proposta dei lavori occorrenti per provvedere al prolungamento del secondo binario, allo scopo di poter effettuare l'incrocio dei treni in stazione di None, lungo la ferrovia da *Torino a Pinerolo*. La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 15,000, comprese L. 2656.20 per materiale metallico d'armamento;

2. Proposta di lavori di ampliamento del servizio merci a piccola velocità nella stazione di Racconigi, lungo la ferrovia da *Troffarello a Cuneo*, con annesso preventivo di spesa di L. 21,200, oltre a L. 3809.20 per materiale metallico di armamento;

3. Proposta delle opere occorrenti per l'impianto di un nuovo binario ad uso della vendemmia nella stazione di Castagnole Lanze, lungo la ferrovia da *Cantalupo a Cavallermaggiore*. Spesa preventivata L. 11,270, oltre a L. 3634.88 per materiale metallico di armamento;

4. La proposta riguardante l'impianto di un binario pel carico diretto nella stazione di Castelnuovo Belbo, lungo la ferrovia da *Alessandria a Cavallermaggiore*, con annesso preventivo di spesa di L. 14,400, oltre a lire 3466.80 per materiale metallico di armamento;

5. La proposta di modificazione ai binari e scambi nella stazione di Portacomaro, lungo la ferrovia da *Asti a Casale*, allo scopo di migliorare il servizio delle merci. La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 3888, oltre a L. 2112 per materiale metallico di armamento;

6. Il progetto per la costruzione di un fabbricato ad uso ufficio allo scalo di Milano, Porta Garibaldi. La spesa totale all'uopo preventivata ammonta a L. 101,249.30;

7. La proposta per la costruzione di un sovrapassaggio in acciaio per disimpegno della strada provinciale pel Sempione in stazione di Novara, lungo la strada ferrata da *Torino al Ticino*. Per la esecuzione delle opere relative è preventivata in complesso la spesa di lire 280,000;

8. La proposta dei lavori occorrenti per l'impianto del servizio merci a piccola velocità nella stazione di San Lorenzo al Mare, lungo la strada ferrata da *Savona a Ventimiglia*. La spesa totale all'uopo preventivata, compreso il materiale metallico di armamento, ammonta a L. 63,478.80. Nell'esercizio 1896-97 si eseguiranno lavori per L. 50,000; ed i rimanenti verranno eseguiti nell'esercizio 1897-98;

9. La proposta di lavori di ampliamento nella stazione di Legnano, lungo la ferrovia da *Rho a Gallarate*. La spesa preventivata per l'esecuzione delle opere ascende a L. 19,244, oltre a L. 5756 per materiale metallico di armamento;

10. La proposta per l'aggiunta di binari per manovra e ricovero delle locomotive e per l'impianto d'un cantiere per il rialzo dei veicoli nella stazione di Pisa

Centrale, lungo la strada ferrata da *Pisa a Roma*, con annesso preventivo di spesa di L. 62,497.68, non comprese L. 12,502.32 occorrenti pel materiale metallico di armamento;

11. La proposta per l'impianto di un secondo binario nella fermata di Vignale-Riotorto, lungo la strada ferrata da *Pisa a Roma*. Spesa preventivata L. 14,997 98, oltre a L. 10,002.02 per materiale metallico di armamento;

12. La proposta per la sostituzione di un cavalcavia al passaggio a livello dei Canneti al chilometro 2.839 della linea *Roma-Pisa*, con annesso preventivo di spesa di L. 17,800;

13. La proposta dei provvedimenti necessari per la disinfezione dei carri bestiame nella stazione di Pontedecimo, lungo la ferrovia da *Torino a Genova*. Spesa preventivata per la esecuzione delle opere relative L. 640;

14. La proposta degli impianti necessari per la disinfezione dei carri del bestiame nella stazione di Luino, lungo la ferrovia da *Oleggio a Pino*, con annesso preventivo di spesa di L. 2712, oltre a L. 648 per materiale metallico di armamento;

15. La proposta di lavori di ampliamento del fabbricato del rifornitore nella stazione di Mignanego, lungo la ferrovia da *Torino a Genova*, allo scopo di collocarvi una seconda vasca cilindrica, a fondo sferico, della capacità di metri cubi 100, con annesso preventivo di spesa di L. 17,700;

16. Il progetto per la costruzione di nuove tettoie nelle *Officine di Milano P. N.*, per i cui lavori è preventivata la spesa di L. 30,000;

17. La proposta per l'impianto di una nuova squadra pel rialzo dei veicoli a Voghera, lungo la linea da *Alessandria a Piacenza*, con annesso preventivo di spesa di L. 26,298.50, nella quale non figura il materiale metallico di armamento del valore di L. 13,701.50;

18. La proposta delle opere necessarie al miglioramento del servizio di rifornitura delle locomotive nella stazione di Cecina, lungo la ferrovia da *Roma a Pisa*. La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 4460;

19. La proposta per l'impianto di nuovi binari e meccanismi alle *Officine Nuove di Torino*. Per tali lavori è preventivata la spesa di L. 47,091.62, ed occorrono materiali metallici di armamento per un importo di L. 23,908.38;

20. La proposta dei lavori occorrenti per aumentare la potenzialità delle Officine del deposito locomotive di Rivarolo Ligure sul tronco da *Novi a Genova*, con preventivo di spesa di L. 11,900, oltre a L. 3115 per materiale metallico di armamento;

21. La proposta per la costruzione di un forno per la tempera nelle nuove *Officine di Torino*, e per l'impianto della relativa tettoia. La spesa all'uopo preventivata ascende a L. 4700;

22. La proposta di lavori murari e di terra pel trasporto del riparto dei tubi bollitori dalle vecchie *Officine di Porta Nuova* alle nuove Officine di Porta Susa, a Torino, con annesso preventivo di spesa di L. 1650;

23. Il preventivo della spesa di L. 3350 pel trasporto e montatura delle diverse macchine che fanno parte delle Officine tubi ed accessori, da trasferirsi dalle vecchie Officine di *Porta Nuova a Torino* a quelle di Porta Susa;

24. La proposta per l'acquisto e messa in opera di una macchina speciale e tre utensili per la lavorazione dei tubi bollitori, destinati alle Officine di Torino. Spesa preventivata L. 2330.60;

25. La proposta per l'acquisto e messa in opera di un tornio comune a filettare, per le Officine di Napoli. Spesa occorrente L. 2976.70.

26. Le proposte riguardanti i seguenti rifacimenti di binari e scambi:

a) Rifacimento di due scambi semplici in ferro del modello 1 col primo tipo riformato in stazione di Varese lungo la ferrovia da *Gallarate a Varese*. Spesa prevista L. 1200 oltre a L. 3200 per materiali metallici di armamento;

b) Rifacimento di m. 5205.72 di binario mod. *D* nelle stazioni di Carmagnola, Cavallermaggiore, Savigliano, Fossano e Centallo lungo la ferrovia da *Troffarello a Cuneo*. Spesa preventivata L. 36,170 per lavori e lire 91,412.62 per materiale metallico di armamento;

c) Rifacimento di alcuni tratti di binario, mod. *D* nelle stazioni da Milano-Porta Ticinese a Vigevano, nella linea da *Milano ad Alessandria*. Spesa occorrente lire 15,120 per lavori e L. 42,431.71 per materiale metallico di armamento;

d) Rifacimento in acciaio di m. 985.19 di binario armato col mod. *D* in ferro nelle stazioni di Sartirana e di Valle nella linea da *Alessandria ad Arona*. Spesa occorrente L. 6550 per lavori e L. 17,383.75 per materiali metallici di armamento;

e) Rifacimento in acciaio di m.l. 2133.26 di binario armato col mod. *D* in ferro nelle stazioni di Castelalfero, Portacomaro, San Giorgio, Moncalvo e Serralunga nella linea da *Asti a Casale*. Spesa preventivata per lavori L. 14,380 e L. 37,460.04 per materiali metallici di armamento;

f) Rifacimento di m.l. 1500 di binario in ferro del modello V^5 con materiale di acciaio del primo tipo delle ferrovie complementari da m. 12 in parte del tronco compreso fra le stazioni di Roccastrada e di Sticciano, nella linea da *Asciano a Montepescali*. Spesa occorrente L. 10,880 per lavori e L. 26,340 per materiali metallici di armamento;

g) Rifacimento di m. 5500 di binario in ferro modello *M* fra le progressive 321.785 e 327.785 della ferrovia da *Colle Salvetti a Livorno* impiegando rotaie di primo tipo complementare da metri 12. Spesa preventivata per lavori L. 36,300, per materiale metallico di armamento L. 96,930.88;

h) Rifacimento in acciaio di m. 3609 di binario in ferro, di cui m.l. 12 del modello V^2 fra le progressive 164.374 e 164.386 e m.l. 3597 di binario in ferro modello *S* fra il chilom. 164.386 ed il chilom. 167.982 della linea *Empoli-Chiusi*, fra le stazioni di Chiusi e di Chianciano. Spesa preventivata L. 27,500 per lavori e L. 63,871.48 per materiale metallico di armamento;

i) Rifacimento di m. 520.12 di binario e di uno scambio nella stazione di *Roma-Termini* della linea Roma-Napoli. Spesa preventivata, per lavori L. 5539, per materiale metallico di armamento L. 11,371.22;

l) Rifacimento dal ferro all'acciaio di uno scambio semplice nella stazione di Velletri, lungo la ferrovia *Roma-Segni-Velletri*. Spesa occorrente, per lavori lire 655, per materiale metallico di armamento L. 1672.76;

m) Rifacimento dal ferro all'acciaio di m. 615.20 di binario nella stazione di Napoli della ferrovia *Roma-Napoli* con annesso preventivo di spesa di L. 4068 per lavori e di L. 11,580.44 per fornitura di materiale metallico di armamento;

n) Rifacimento dal ferro all'acciaio di m. 286.64 di binario nella stazione di Caianello lungo la ferrovia da *Roma a Napoli*. Spesa preventivata L. 1981 per la-

vori e L. 5328.98 per materiale metallico di armamento;

o) Rifacimento di m. 6246 di binario dal ferro all'acciaio lungo la linea da *Sibari a Cosenza*. La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 49,572 oltre a lire 116,099.51 per materiale metallico di armamento;

p) Rifacimento di m. 8004 di binario sul tronco da Torre Melissa a Strongoli lungo la ferrovia da *Taranto a Reggio*. Spesa preventivata, per lavori L. 66,366, per materiale metallico di armamento L. 148,658.17;

q) Progetto di rifacimento dal ferro all'acciaio di m. 3664 di binario sul tronco da Brancaleone a Palizzi nella linea da *Taranto a Reggio*. Spesa occorrente lire 32,107 per lavori e L. 67,724.76 per materiale metallico di armamento;

r) Rifacimento di m. 416.84 di binario e di n. 5 scambi nella stazione di Metaponto lungo la strada ferrata da *Taranto a Reggio* con preventivo di spesa di L. 5215 per lavori e di L. 12,861.03 per materiale metallico di armamento;

s) Rifacimento in acciaio di n. 4 scambi semplici in ferro nelle stazioni di Acerra e di Castelnuovo lungo la ferrovia da *Roma a Napoli*. Spesa preventivata L. 2416 per lavori e L. 6691.04 per materiale metallico di armamento;

t) Rifacimento di m.l. 5968.39 di binario sul tronco da Palizzi a Bova, compreso il binario di corsa delle due stazioni e di n. 3 scambi (linea *Taranto-Reggio*). Spesa occorrente L. 56,452 per lavori e L. 115,531 per materiale metallico di armamento;

u) Rifacimento in acciaio di m.l. 1500 di binario armato in ferro del modello V^3 ex-ferrovie romane, lungo la linea da *Cancello ad Avellino*. Preventivo di spesa lire 10,040 per lavori e L. 27,812 per materiale metallico di armamento;

v) Rifacimento dal ferro all'acciaio di uno scambio semplice nella stazione di Balvano lungo la ferrovia da *Eboli a Metaponto*, con preventivo di spesa di L. 646 per lavori e di L. 1665 per materiale metallico di armamento;

x) Rifacimento dal ferro all'acciaio di m. 464.55 di binario e di n. 2 deviatoi semplici nella stazione di Castellamare di Stabia nella linea da *Cancello a Gragnano*. La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 4802 per lavori ed a L. 11,898.35 per materiale metallico di armamento;

y) Rifacimento dal ferro all'acciaio di m.l. 596.70 di binario e di due scambi nella stazione di Pontecagnano lungo la ferrovia da *Napoli ad Eboli*. Spesa preventivata L. 5260 per lavori e L. 14,992.36 per materiale metallico di armamento;

z) Rifacimento dal ferro all'acciaio di n. 5 scambi semplici nella stazione di Nocera Inferiore lungo la ferrovia da *Napoli ad Eboli* con annesso preventivo di spesa di L. 3087 per lavori e di L. 8296.05 per materiale metallico di armamento;

27. Proposta per la sostituzione di una impalcatura metallica regolare agli attuali fossi di rotaie in corrispondenza del ponticello al chilometro 204.801.20 della linea da *Montepescali ad Asciano* con annesso preventivo di spesa di L. 2160;

28. Progetto di rinforzo delle travi trasversali del ponte metallico sul torrente Pascone, al chilom. 1.367 fra le stazioni di Napoli e di San Giovanni a Teduccio lungo la ferrovia da *Napoli ad Eboli*. La spesa all'uopo preventivata ascende a L. 5300;

29. Progetto di rinforzo e di sistemazione delle impalcature metalliche di deficiente resistenza lungo la ferrovia da *Cancello ad Avellino* con annesso preventivo di spesa di L. 27,000;

30. Progetto di rinforzo e di sistemazione delle impalcature metalliche di deficiente resistenza nel tronco Potenza-Metaponto della ferrovia da *Eboli a Metaponto*. La spesa totale all'uopo preventivata ammonta a lire 74,500;

31. Proposta per il rinforzo e la sistemazione di impalcature metalliche lungo la ferrovia da *Roma a Pisa*, cioè:

a) Sistemazione del ponte sul fosso Reale alla progressiva 321.705. Spesa occorrente L. 9800;

b) Sistemazione del ponte in ferro sul secondo incontro del Savolano al chilom. 299.901.67, con annesso preventivo di spesa di L. 8000;

c) Sistemazione del ponte in ferro sul primo incontro del Savolano al chilom. 298.711.80. La spesa all'uopo occorrente ascende a L. 5100;

d) Sistemazione del ponte in ferro sul torrente Fine al chilom. 297.872.55, con annesso preventivo di spesa di L. 6500;

e) Sistemazione del ponte in ferro sul fosso Tripesce al chilom. 285.105.80. Spesa preventivata L. 4550;

f) Sistemazione del ponte in ferro sul Botro-Canale al chilom. 294.740.55. Spesa necessaria L. 8200;

g) Rinforzo delle travi trasversali della vecchia impalcatura sul Rio Galera con annesso preventivo di spesa di L. 2850;

h) Rinforzo e sistemazione del ponte in ferro sul fiume Tevere al chilom. 8.221 presso la stazione di *Roma-San Paolo*, con annesso preventivo di spesa di L. 95,000.

><

Il Ventilatore Saccardo nelle ferrovie svizzere.

Siamo informati che le Amministrazioni ferroviarie del Giura-Sempione e del Gottardo hanno interessata la Società delle Strade Ferrate Meridionali a procurar loro una raccolta degli importanti studi eseguiti a Pracchia col Ventilatore Saccardo per la ventilazione artificiale delle gallerie. Ci consta a questo proposito che la Società predetta ha interessato il R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate ad accordarle il benestare per secondare le domande suindicate e poter in pari tempo corrispondere a quelle altre che eventualmente le venissero rivolte da altre Amministrazioni cui le esperienze in parola potessero interessare.

><

Il trasporto delle treccie di paglia.

La Commissione d'inchiesta, nominata dal Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio, coll'incarico di studiare le cause dell'attuale depressione dell'industria della paglia nella provincia di Firenze e di avvisare i mezzi per rimuovere, od almeno attenuare le cause stesse, ha presentato le sue conclusioni.

La Commissione propone una serie di provvedimenti che il prefato Ministero ha in animo di sostenere per la massima parte, sia coi mezzi di cui può disporre quella Amministrazione, e sia rivolgendosi alle altre Amministrazioni competenti.

Fra i provvedimenti suggeriti dalla Commissione anzidetta, uno riguarda le tariffe ferroviarie dei trasporti dei prodotti della paglia destinati all'esportazione, e su di questo provvedimento il Ministero di Agricoltura e Commercio ha richiamato la maggiore attenzione del Ministero dei Lavori Pubblici.

La spedizione delle treccie e dei cappelli di paglia per l'America ha luogo direttamente dai porti di Livorno

e di Genova, ed in parte per la via di Modane, cioè attraverso la Francia fino all'Hâvre, dove i vapori fanno il carico per l'America. Gli invii vengono fatti, in casi d'urgenza, a grande velocità; ma più di frequente a piccola velocità, per evitare la rilevante spesa di trasporto.

È da notare che ai nostri lavori in paglia, e specialmente alle treccie, fanno grande concorrenza in Inghilterra quelle chinesi, mentre per le treccie di fantasia, ed in particolare il trucciolo, bisogna lottare colla produzione svizzera.

Queste concorrenze sarebbe più facile sostenerle quando il costo dei prodotti nostri sui mercati esteri venisse diminuito mediante adeguate facilitazioni nei trasporti, almeno fino alla frontiera, facilitazioni cioè relative alle tariffe ed alla velocità delle spedizioni.

E che riduzioni di tariffa occorrano a favore di questi trasporti, si rileva dall'esame dei prezzi della tariffa speciale n. 75, serie 1ª, la quale si applica alle spedizioni, senza vincolo di peso minimo, a piccola velocità, che sono le più frequenti. Ora la detta tariffa per la percorrenza Firenze Modane (circa 500 chilometri) stabilisce per siffatte spedizioni il prezzo considerevole di L. 7.50 al quintale, diritto fisso compreso: mentre se trattasi di spedizioni di *cappelli di paglia o di trucciolo, e di treccie di trucciolo*, sempre a piccola velocità, con il vincolo di carico di almeno 50 quintali, si applica la tariffa speciale n. 111, serie *A*, la quale per il percorso suindicato Firenze Modane, stabilisce il prezzo più limitato di L. 5.40 al quintale, diritto fisso compreso.

La diminuzione di prezzo dei trasporti a vagone completo su quelli senza vincolo di peso è notevole, ascendendo a L. 2.10 al quintale, e cioè a circa il 28 0[0. Ma di siffatta riduzione il commercio ben raramente può approfittare: 1° perchè non essendo ammesse le treccie di paglia all'applicazione della suindicata speciale n. 111, serie *A*, non si può eseguire il carico misto delle *treccie di trucciolo e di paglia, e dei cappelli di trucciolo e di paglia* nello stesso vagone, cosa che se fosse consentita permetterebbe ai piccoli commercianti di riunire una quantità di merce sufficiente a completare il carico di un vagone; 2° perchè le merci di cui trattasi sono così voluminose, ed hanno un peso specifico così esiguo, che difficilmente il volume di esse, che può entrare senza probabili avarie in un vagone, si ragguaglia al peso di 50 quintali, quali sono richiesti, come si è detto, dalle condizioni di applicazione della tariffa n. 111, serie *A*.

Concludendo pertanto, la prelodata Commissione ha proposto, ed il Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio ha raccomandato a quello dei Lavori Pubblici l'attuazione dei seguenti provvedimenti:

a) Che siano declassificati nella nomenclatura delle vigenti tariffe ferroviarie dalla prima alla terza classe della tariffa speciale n. 75, piccola velocità, tanto i cappelli di paglia e di trucciolo come le treccie di paglia e di trucciolo;

b) Che non potendosi ottenere la suddetta declassificazione, si estenda almeno la tariffa speciale n. 111, serie *A*, alle treccie di paglia, autorizzando in pari tempo il carico misto, nello stesso vagone, *dei cappelli di paglia e di trucciolo e delle treccie di paglia e di trucciolo;*

c) Che si diminuisca in misura adeguata il limite minimo di 50 tonnellate, stabilito per l'applicazione della suddetta tariffa n. 111, serie *A;*

d) Che il trasporto delle merci delle quali si tratta abbia luogo con un maggiore acceleramento.

Notizie Ferroviarie Italiane

Prodotti delle Ferrovie Italiane. — Il prospetto dei prodotti lordi approssimativi delle Ferrovie italiane, pubblicato in questi giorni dal R. Ispettorato delle Strade Ferrate, comprende i dati relativi ai primi 11 mesi dell'esercizio in corso, cioè dal 1° luglio 1895 al 31 maggio 1896. In questo periodo i prodotti approssimativi del traffico ascesero in complesso a L. 239,054,607, superando di L. 11,312,977 quelli ottenuti nell'esercizio precedente.

La lunghezza media delle linee in esercizio pel suddetto periodo si ragguagliava a 15,365 km., in aumento di chilometri 446, e il prodotto chilometrico ammontava a lire 15,558, con un aumento di L. 294 in confronto dell'esercizio precedente.

Per ciascuna delle grandi Reti ferroviarie e per gli altri gruppi di linee, i dati analoghi pel periodo in discorso sono espressi dalle cifre seguenti:

Dal 1° luglio 1895 al 31 maggio 1896.

		Lunghezza media	Prodotti lordi	Prodotti chilometrici
Rete Mediterranea . . .	Km.	5705	119,714,084	20,984
Rete Adriatica	»	5595	95,629,150	17,091
Rete Sicula	»	1093	9,142,816	8,364
Ferrovie dello Stato esercite Società Veneta . . .	»	140	1,008,200	7,201
Ferrovie Reali Sarde . .	»	411	1,499,020	3,647
Ferrovie Secondarie Sarde	»	594	697,867	1,174
Ferrovie diverse . . .	»	1827	11,363,470	6,219

Differenze in confronto dell'esercizio precedente.

		Lunghezza media	Prodotti lordi	Prodotti chilometrici
Rete Mediterranea . . .	Km.	+ 203	+ 8,425,079	+ 759
Rete Adriatica	»	+ 90	+ 1,534,814	— 1
Rete Sicula.	»	+ 57	+ 499,298	+ 21
Ferrovie dello Stato esercite Società Veneta . . .	»	»	— 5,262	— 38
Ferrovie Reali Sarde . .	»	»	+ 51,372	+ 25
Ferrovie Secondarie Sarde	»	»	+ 30,988	+ 52
Ferrovie diverse	»	+ 96	+ 776,668	+ 104

Ferrovie del Mediterraneo. — *Prodotti dal 1° luglio al 20 settembre 1896.* — Nella decade dall'11 al 20 settembre 1896 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate del Mediterraneo (Rete principale e Rete secondaria) ascesero a L. 3,870,963.44, con un aumento di lire 19,370.72 sulla corrispondente decade del 1895.

L'insieme dei prodotti dal 1° luglio al 20 settembre 1896 si ragguaglia a L. 29,446,500.13, presentando un aumento di L. 328,474.92 sul periodo corrispondente dell'esercizio precedente.

Ferrovie dell'Adriatico. — *Prodotti dal 1° gennaio al 10 settembre 1896.* — Nella decade dal 1° al 10 settembre 1896 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate Meridionali, Rete Adriatica (Rete principale e Rete complementare) ascesero a L. 3,220,227.68 con una diminuzione di L. 64,756.11 su quelli ottenuti nella corrispondente decade del 1895.

L'insieme dei prodotti dal 1° gennaio al 10 settembre 1896 si ragguaglia a L. 66,589,677.87 e presenta una diminuzione di L. 1,350,582.13 in confronto dello stesso periodo del precedente esercizio.

Ferrovie della Sicilia. — *Prodotti dal 1° luglio al 31 agosto 1896.* — Nella decade dal 21 al 31 agosto i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate della Sicilia (Rete principale. Rete complementare e Stretto di Messina) ascesero a L. 299,408, con una diminuzione di L. 10,732 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

I prodotti dal 1° luglio al 31 agosto 1896 ammontano a L. 1,670,405, con una diminuzione di L. 69,011 sul corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

Ferrovia Milano-Roma. — *Riattivazione di direttissimi.* — L'*Adriatica* comunica:

Col 1° p. v. i treni direttissimi 1 e 2 fra Milano e Roma,

che dal 10 luglio scorso erano stati limitati al tratto Milano-Firenze, saranno di nuovo estesi fino a Roma, con lo stesso orario che avevano precedentemente al 10 luglio.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie Svizzere. — *Il riscatto delle ferrovie.* — Si accerta da buona fonte, che l'accordo nel seno del Consiglio federale è completo, relativamente al riscatto delle ferrovie, sulla base di concessioni.

Per conseguenza, il riacquisto sarebbe notificato alle società pel 1° maggio 1898, ma per la legge federale, colla clausola di un *referendum*, ciò che necessita consultare la popolazione.

I lavori preparatori del progetto di legge sono molto avanti, affinchè le Camere possano emettere il loro voto nella sessione estiva del 1897.

Nell'intervallo verrà deposto anche un progetto di legge sull'organizzazione delle ferrovie federali, onde recar maggior luce a questo riguardo prima della notifica del riacquisto.

— *Ferrovia Nord-Est.* — Il consigliere nazionale Baldinger ha presentato nel Consiglio d'Amministrazione della ferrovia Nord-Est la seguente proposta: « La Direzione della ferrovia Nord-Est è invitata ad esaminare la quistione se non sia tempo di compire la rete ferroviaria colla costruzione della lacuna Niederweningen-Doettingen, e con ciò stabilire la linea ininterrotta Zurigo-Oerlikon-Oberglatt-Niederweningen-Doettingen-Koblenz-Basilea. La Direzione è richiesta di presentare al Consiglio d'Amministrazione il proprio rapporto colle proposte circa un eventuale modo di procedere ».

Ferrovie Francesi. — *Il Metropolitano di Parigi.* — La Commissione del Consiglio municipale incaricata di andare a studiare la ferrovia urbana di Budapest è ritornata a Parigi e rimetterà prossimamente il suo rapporto alla presidenza della Commissione speciale del Metropolitano.

I nostri lettori sanno che il principio della costruzione per parte della città di Parigi e l'esercizio per parte di una Compagnia di una rete a scartamento ridotto formato di una linea circolare sui *boulevards* esterni e di due trasversali è stato adottato. È ora, dice l'*Entreprise*, questione di un raccordamento da Parigi al Campo di Oporto e del prolungamento della linea dei Moulineaux seguendo i *quais* della riva sinistra fino alla stazione di Orléans. Il programma è grandioso come si vede e se la città persiste a voler costruire la rete urbana in regia è a temere che non possa essere portata a compimento prima dell'anno 1900.

Diverse proposte sono state fatte al Consiglio municipale aventi per oggetto l'aggiudicazione della rete. La Compagnia concessionaria fornirebbe i capitali, costruirebbe ed eserciterebbe le linee a suo rischio e pericolo.

Fra queste proposte ve n'è una che merita una attenzione particolare; essa consiste nella costruzione di una prima rete costituita da una linea circolare seguente i *boulevards* esterni e da una trasversale sud-ovest che formerebbe il diametro della ferrovia di cintura tra le due stazioni di Bel-Aie e del Trocadero.

La trasversale est-ovest che comprende due grandi stazioni dell'esposizione alla piazza della Concordia ed alla piazza del Trocadero, e, inoltre delle officine e deposito ed un raccordamento colla linea dei Moulineaux tra il Trocadero e Grenelle, sarebbe costruita prima del 1900, mediante il costo *a forfait* di 60 milioni di franchi.

Si costituirebbe una Società d'esercizio al capitale di circa 10 milioni che provvederebbe la linea del materiale rotabile.

La durata dell'esercizio sarebbe solamente di 25 anni.

La linea dei *boulevards* esterni sarebbe costrutta nelle stesse condizioni e mediante il prezzo di 75 milioni. L'esercizio sarebbe assicurato dalla stessa Società; la partecipazione della Città per questa seconda linea sarebbe limitata al 15 0|0 del prodotto totale, tanto che questa non avesse fr. 2.75 per chilometro-treno e 300,000 franchi per chilometro di linea. Il prezzo di costo del Metropolitano di Londra è stato di 10 milioni per chilometro; quello di Berlino di 8 milioni.

L'arteria centrale e la linea circolare presentando degli sviluppi rispettivi di 12 chilometri e 550 e di 21 chilometro e 350, il loro prodotto chilometrico globale sarebbe di 4 milioni di franchi circa.

Il movimento sull'arteria centrale che si può riguardare come l'equivalente delle due linee di Auteuil e di Vincennes che penetrebbero fino al centro di Parigi, supererebbe il numero verosimilmente di 40 milioni di viaggiatori.

Colla tariffa a 20 centesimi il quarto del prodotto lordo toccando alla Città coprirebbe ed anche più l'annualità di 1,830,000 franchi dell'imprestito di 61 milioni di costruzione.

— *Ferrovia fra Culoz e Modane.* — Nel corso della prossima sessione del Parlamento francese si discuterà la questione della concessione alla Compagnia P. L. M. della linea da Culoz a Modane.

Questa linea è la sola che metta in diretta comunicazione la regione dell'est e del centro colla frontiera italiana e presenta, nello stato attuale, delle serie difficoltà in caso di mobilitazione.

Essa dovrebbe essere costruita con doppio binario, il che presenta delle grandi difficoltà sotto il punto di vista tecnico e topografico, specialmente fra le stazioni di Chindrieux e di Aix-les-Bains, dove bisognerà allargare, senza interrompere la circolazione, tre tunnel di una certa lunghezza.

In presenza di questa difficoltà, la Compagnia ha l'intenzione di stabilire una linea a doppia via che partirebbe da Brens-Virignin (linea da Virien-le-Grand a Saint-André-le-Gaz), passerebbe a Yenne e farebbe capo a Chambéry; la doppia via sarebbe pure stabilita da Brens-Virignin a Virien-le-Grand, dove si raccorderebbe colla linea di Mâcon-Genève.

In questo modo comunicazioni rapide e certe sarebbero stabilite con Modane e la linea potrebbe, senza inconvenienti, restare a binario unico fra Culoz e Chambéry.

Ferrovie Inglesi. — *I risultati del 1895.* — La statistica generale dell'esercizio delle ferrovie del Regno Unito, che ogni anno redige il *Board of Trade*, è comparsa in questi giorni. Essa contiene i risultati del 1895. I prodotti lordi furono di 85,922,000 lire sterline, le spese di 47,876,000 lire sterline, cioè vi fu un prodotto netto di 38 milioni di lire sterline, in cifra tonda; in aumento di 943,500 lire sterline sull'esercizio 1894. Il capitale nominale delle Compagnie era, alla fine del 1895, di lire sterline 1,001,110,000 (cioè circa di 25 miliardi di franchi). Da questa cifra 15 milioni di sterline circa provengono da aumenti fatti durante l'esercizio. Bisogna ricordare che questi aumenti non sono, per la maggior parte almeno, che la conseguenza di conversioni realizzate allo scopo di compensare dell'abbassamento del reddito del capitale che si è manifestato da due anni. In cifre rotonde da 80 a 100 milioni del totale di 1 miliardo di lire sterline rappresentano unicamente degli aumenti provocati in questo modo.

I prodotti dei viaggiatori furono di 31,526,000 lire sterline; paragonando questo movimento a quello degli anni precedenti, si constata che il traffico in terza classe continua a crescere a detrimento della seconda e della prima. Sui 31 milioni e 1|2 dei prodotti, la terza classe ha dato circa 24 milioni di sterline; la prima classe 3 milioni di sterline; la seconda meno di 2 milioni; il rimanente proviene dagli abbonamenti. Se si rimonta a cinque o sei anni indietro, nel 1889, per esempio, si vede che con un prodotto inferiore a 28 milioni, la terza classe era meno di 20 milioni e la seconda circa di 3.

Appalti per le costruzioni ferroviarie in Bulgaria e Rumenia. — In Bulgaria avranno luogo prossimamente i seguenti appalti: 19 ottobre 1896 ad ore 10, presso il Ministero dei Lavori Pubblici, un appalto per la costruzione di una strada ferrata da Roustchouk a Nova-Zagora. Lunghezza km. 242 con un tunnel di 1.990 metri. Preventivo fr. 28,700,000. Cauzione 1,400,000 fr.; 8 novembre 1896 ad ore 10, presso lo stesso Ministero, avrà luogo un appalto per la costruzione di uno strada ferrata da Sarembey a Nova Zagora lunga km. 193. Preventivo fr. 14,300,000. Cauzione fr. 715,000; 5 ottobre 1896 a 3 ore presso l'Amministrazione delle Strade Ferrate a Bukarest asta per lavori di sterro e d'arte lungo la linea Rosiori-Zimnicea per fr. 197,000; 10 ottobre 1896, presso la stessa Amministrazione, lavori di sterro e fondazioni ad aria compressa delle pile del ponte sull'Olt e lavori di difesa della linea Romuieu-Valcea a Colimanesti: preventivo fr. 1,600,000.

Ferrovia della Repubblica di Costa Rica. — Il Governo di Costa Rica, incoraggiato dai risultati favorevoli della ferrovia riunente il porto di Limon a San-Josè, ha decisa la costruzione di una nuova strada ferrata tra la capitale ed il Pacifico per accrescere il valore ai terreni della costa ovest, priva di comunicazioni, e dotare il paese di una linea interoceanica.

La lunghezza di questa ferrovia sarebbe da 80 a 90 chilometri circa. Degli ingegneri ne studiano attualmente il tracciato, che presenterebbe poche difficoltà naturali da vincere, e già parecchie Compagnie, di cui una americana, ne avrebbero sollecitata la concessione.

I lavori verrebbero cominciati verso la fine dell'anno ed eseguiti rapidamente.

Ferrovie della Colonia del Capo. — Alla fine del 1895 la rete ferroviaria della Colonia del Capo aveva un'estensione di 2253 miglia, ripartite in quattro gruppi: l'Ovest, dal Capo a Mafeking, 865 miglia; il Centro, riunente East London alla frontiera dello Stato libero d'Orange 696 miglia; l'Est 330 miglia, e il Nord, che serve al traffico verso la frontiera del Transwaal, ove si riunisce alle linee delle Compagnie olandesi, 361 miglia.

Durante l'anno 1895 il tonnellaggio totale di questi quattro gruppi di linee fu di tonn 178,741. Il trasporto dei viaggiatori ha preso delle proporzioni che il signor Elliott, direttore delle ferrovie della Colonia, qualifica fenomenali.

Lo specchio seguente permette, d'altronde, di rendersi conto della prosperità delle linee di cui si tratta:

	Lunghezza in servizio (miglia)	Numero dei viaggiatori	Tonnellate merci	Prodotti lordi Lire st.	Spese Lire st.	Coefficiente di esercizio
1875 . .	115	625,281	101,064	110,963	72.753	66
1885 . .	1,498	2,428,526	375,103	1.037,359	672,498	65
1890 . .	1,631	3,950,613	620,286	1,896,545	1,047.420	55
1891 . .	1,890	4,342,547	672,760	1,896.376	1,117,649	50
1892 . .	2,171	4,771,635	713,521	2,248,930	1,370,904	61
1893 . .	2,253	5,335,881	863,269	2,559,542	1,510,946	59
1894 . .	2,253	5,977,078	1,003,221	2.713,753	1,483,771	55
1895 . .	2,253	6,703,098	1,158,614	3,390,093	1,556,013	47

Il signor Elliott crede venuto il momento di diminuire le tariffe di trasporto, e consiglia, per contro, la maggior prudenza nella costruzione delle nuove linee, sopratutto di quelle che, destinate ad esercitare un'influenza indiretta sul commercio generale e la prosperità del paese, non saranno immediatamente rimuneratrici.

Quantunque meno brillanti, i risultati dell'esercizio delle ferrovie di Natal sono soddisfacenti, come si può giudicare dalle cifre seguenti:

	Lunghezza in servizio (miglia)	Numero dei viaggiatori	Tonnellate merci	Prodotti lordi Lire st.	Spese Lire st.	Coefficiente di esercizio
1881 . .	98 1/2	427,969	171,081	173,108	113,587	65
1885 . .	116	424,367	192,457	135.548	142,592	105
1890 . .	285	641,648	301,753	606,713	416,396	68
1891 . .	342	731,309	380,157	572,296	372,024	65
1892 . .	386	719,391	412,728	532,788	365,704	68
1893 . .	399	610,698	304,582	416,614	273,869	66
1894 . .	399	649.136	336,553	465,872	294,063	63
1895 . .	401	722,002	393,379	526,494	278,756	53

I prodotti totali sono in aumento del 31 per cento su quelli dell'anno precedente, mentre le spese sono state ridotte del 5.20 0/0. Il coefficiente di esercizio è disceso dal 65 al 53 0/0, assicurando un interesse netto del 4 0/0 e più al capitale impiegato.

Ferrovie minerarie in Svezia e Norvegia. — I due regni scandinavi si occupano attivamente dello sviluppo delle loro ricchezze minerali.

Un sindacato delle grandi miniere di ferro del Norrland (Gellivara, Luossavara e Kirunavara) si è costituito per intraprendere la costruzione di una ferrovia che raggiunga la costa norvegiana, sempre libera dai ghiacci, in prosecuzione della linea Lulea-Gellivara. I lavori devono essere ultimati nel 1900. Attualmente la linea di Gellivara — unica esercitata — con un unico sbocco sul Baltico chiuso per i quattro mesi d'inverno, fornisce circa 600,000 tonnellate di minerale. Il prolungamento della ferrovia fino all'Oceano sarà seguito dall'apertura dei lavori dei grandi giacimenti di Luossavara e Kirunavara, e permetterà un lavoro ininterrotto, la cui produzione toccherà ben presto i due milioni di tonnellate. I capitalisti postisi alla testa di questo affare sono gli stessi che hanno da poco fondato una Società col capitale di 15 milioni di corone per l'espletazione di un brevetto del signor De Laval, relativo al trasporto del minerale di ferro per mezzo dell'elettricità, mercè cui il prezzo di costo del metallo verrebbe singolarmente ridotto.

Nella provincia svedese del Norrland, ove sono situate le miniere di cui è cenno, si è scoperto un giacimento di apatite (una specie di fosfato minerale).

Infine a Haudo (Norvegia), la più settentrionale delle Isole Vesteralen, recenti assaggi hanno rivelata l'esistenza di ottimo carbon fossile, e la concessione fu accordata a condizione che l'espletazione comincierebbe al più tardi nel 1901, e che lo Stato avrà una partecipazione nei benefici, di cui però non è ancora conosciuta la cifra.

Notizie Diverse

Il commercio italiano in Francia. — La Camera di Commercio italiana in Parigi notifica che, durante i primi otto mesi del 1896, la Francia importò merci italiane pel valore di fr. 85,357,000, ed esportò merci francesi in Italia pel valore di fr. 74,375,000.

Dal confronto coi primi otto mesi del 1895 risulta una maggiore importazione di merci italiane in Francia per fr. 14,214,000, ed una minore esportazione di merci francesi in Italia per fr. 7,521,000 (commercio speciale).

Per la formazione di un consorzio industriale. — L'ing Carlo Macchi di Gallarate si è fatto promotore della costituzione di un consorzio fra gli industriali della zona di Gallarate, Busto Arsizio, Legnano, per la utilizzazione delle forze idrauliche derivate dal Ticino; ed ha pubblicato in proposito una interessante memoria. Hanno aderito in massima a questo progetto le Ditte Frua, Banfi e C., Dell'Acqua e C., di Legnano; Luigi Candiani, Giovanni Candiani, Carlo Ottolini, G. Miliani e nipoti, Andrea Tosi, di Busto Arsizio; Tito Introini e Gaspare Sironi di Gallarate e varie altre.

Il Commercio italo-francese. — La Camera di Commercio francese di Milano ha pubblicato uno studio sul commercio dell'Italia nel 1895.

Si viene alle seguenti conclusioni:

1. Che l'Italia, dopo la rottura commerciale colla Francia nel 1887, è riuscita, mercè nuovi sbocchi, a raggiungere, nel 1895, circa la cifra generale delle esportazioni verificatesi nel 1887: fr. 1,005,089,988 nel 1887; fr. 979,031,154 nel 1895: differenza in meno nel 1895: fr. 25,158,844. Viceversa, l'Italia ha diminuito notevolmente le sue importazioni dall'estero: da fr. 1,605,419,823 nel 1887, è discesa nel 1895 a fr. 1,121,193,503: differenza in meno nel 1895: 484,226,260;

2. Che la Francia pure è rimasta circa nei limiti del commercio generale del 1887. Essa ha ridotto le sue importazioni dall'estero da fr. 4,025,960,000, nel 1887, a franchi 3,719,900,000 nel 1895: differenza in meno franchi 306,066,000. Ed ha aumentate le sue esportazioni da fr. 3,246,409,000 nel 1887, a 3,373,800 nel 1895: differenza in più: fr. 127,391,000;

3. Che nei rapporti fra Italia e Francia, ha perduto più la prima: l'Italia ebbe nel 1895 un'importazione in Francia per fr. 114,600,000 contro fr. 307,709,516 nel 1887; invece la Francia ebbe nel 1895 un'importazione in Italia per fr. 152,946,000 contro fr. 326,055,000 nel 1887;

4. Che un *modus vivendi* avvantaggerebbe così l'Italia come la Francaa.

Epperò la Camera di Commercio francese di Milano propugna un accordo sulle basi della tariffa minima francese e della tariffa convenzionale italiana, quest'ultima in taluni articoli modificata.

L'elettricità in Germania. — Da una statistica apparsa recentemente, è la Germania che tiene il primato in Europa non solo per il numero delle sue linee di tramways elettrici, ma anche per i prezzi più miti di costo dell'energia elettrica.

Fra le 180 stazioni centrali in esercizio al 31 dicembre 1895, 32 delle più importanti fornivano l'elettricità al prezzo medio di fr. 0,07 l'ettowatt-ora per l'illuminazione e in ragione di 0,025 a 0,045 fr. l'ettowatt-ora per i motori.

Di queste 32 stazioni, 27 sono a corrente continua con batterie d'accumulatori, ad eccezione di tre che producono la corrente direttamente a 550 volts in vista dell'applicazione ai tramways.

Il sistema di distribuzione a tre fili è il più applicato, e lo si riscontra in 176 stazioni.

Concessione dei lavori del Porto di Salonicco. — Noi non sappiamo se all'appalto di questi importanti lavori intorno ai quali non abbiamo mancato d'informare i nostri associati, abbiano concorso intraprenditori italiani, ma apprendiamo, non senza patriottico rammarico, avere testè l'ambasciatore di Francia a Costantinopoli informato il suo Governo che la concessione dei lavori del porto di Salonicco è stata ottenuta da un francese, il signor Bartissol, appaltatore di lavori pubblici.

I lavori, il cui ammontare sale a franchi 6,500,000, comprendono:

1. Un frangi-onde a 500 metri dal molo;
2. Una diga che partendo dalla riva si avanza in mare perpendicolarmente al frangi-onde;
3. Due moli di m. 200 di lunghezza paralleli alla diga;
4. La costruzione delle calate;
5. Escavazioni che portino il fondo del bacino a m. 8.50 di profondità;
6. Capannoni, adattamenti e attrezzi di porto;
7. Strade ferrate e raccordi.

La trazione elettrica a Berlino. — In questo momento anche a Berlino è assai discussa la questione della trasformazione degli omnibus a cavalli in tramways elettrici. Trattative molto serie sono in corso fra il Municipio e la Compagnia degli omnibus. Si afferma che la concessione sarebbe prolungata fino al 1919 e varie altre condizioni sarebbero ugualmente imposte. Il sistema da adottarsi sarebbe il filo aereo, ma nei luoghi dove il Municipio lo credesse necessario si dovrebbe impiegare il sistema misto con accumulatori.

È la soluzione medesima che forse si finirà per adottare anche a Roma, come la migliore da prendersi.

Intanto la Società Siemens e Halske ha impiantato a Berlino la linea dei tramways Behrenstrasse Treptow di 1,3 km. di lunghezza. La canalizzazione è fatta col sistema sotterraneo della Società. I canaletti sono stati fatti di smalto sul modello assai conosciuto che esiste a Budapest da diversi anni. I fili sono mantenuti da isolatori collocati di distanza in distanza. Il filo di ritorno è ugualmente fissato nel canaletto. Questo tramway funziona sino dal 13 luglio u. s.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Segniamo con un asterisco * le notizie di cui diamo maggiori ragguagli nelle Informazioni Particolari, ove sono pubblicate eziandio le *Deliberazioni del Consiglio di Stato* e le *Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.*

1. — Progetti e preventivi di spese presentati per l'approvazione al R. Ispettorato Generale.

Rete Mediterranea. — Proposte di lavori e provviste da eseguirsi a carico della Cassa per gli aumenti patrimoniali nell'esercizio 1896-97 (V. *Informazioni*, a pag. 612 di questo numero).

4. — Gare aggiudicate definitivamente.

Rete Mediterranea. — Alla Ditta Bisio Andrea di Mondovì dei lavori di ricostruzione, e consolidamento della briglia alla progettata 7068 della linea Bastia-Mondovì, attraverso al quarto rettifilo dell'Ellero, col ribasso del 21.41 per cento sui prezzi di tariffa.

5. — Contratti stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Mediterranea (Seduta del Comitato, 19 settembre). — Colla Ditta Ghisolfi Michele per appalto lavori di completamento delle gettate a difesa della linea Cuneo-Ventimiglia contro le corrosioni del torrente Vermenagna presso Robilante;

Colla Ditta Trotta Antonio per fornitura di mc. 500 di ghiaia vagliata occorrente pel ricarico massicciata sul tronco Pisa-Livorno.

— (Seduta del Consiglio e del Comitato d'Amministrazione, 25 settembre). — Per vendita alla Ditta Francesco Gotteland di Torino di quintali 3300 circa di ferro vecchio in pezzi minuti;

Colla Ditta Marietti Gioanni Battista di Forno Rivara per fornitura di 300,000 viere d'acciaio per tubi bollitori;

Colla Ditta Itala Gasparini fu Ignazio di Milano per fornitura di 180,000 torcie a vento;

Colla Società Alti Forni, Fonderie ed Acciaierie di Terni per fornitura di 1800 cerchioni in acciaio Martin-Siemens per ruote di locomotive e tender;

Col Bochumer Verein fur Bergban und Gusstrilbfabrikation di Bochum per fornitura di 1200 cerchioni in acciaio fuso al crogiuolo per ruote di locomotive e tender;

Colla Ditta Charles Cammel e C. L. di Sheffield per fornitura di 600 cerchioni in acciaio fuso al crogiuolo per ruote di locomotive e tender;

Colla Ditta Plateo ing. Antonio di Milano per impianto binari sul piazzale a nord del fabbricato ad uso uffici di Milano centrale;

Colla Ditta Gio. Ansaldo e C. di Sampierdarena per fornitura di 17 caldaie per locomotive;

Colla Ditta Camardella Giuseppe di Trivigno per costruzione scogliera con massi artificiali a difesa delle corrosioni del fiume Basento fra le stazioni di Campomaggiore e Calciano;

Colla Ditta Gazzano Narciso di Chiavari per costruzione galleria artificiale e rialzo muro all'imbocco ovest della galleria Madonnetta fra Riva e Moneglia;

Colla Ditta Bocca Antonio di Vigevano per sistemazione delle strade carrettiere sul piazzale interno della stazione di Milano, Porta Romana;

Colla Ditta Risso Giacomo di Busalla per consolidamento cunettone sottopassante rilevato del Tron in stazione di Pontedecimo;

Colla Ditta Chiantore e Rapallino di Torino per fornitura di metri 2000 di velluto di lana verde.

II. — Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Prefettura di Padova (3 ottobre, ore 10, unico e definitivo). — Appalto dei lavori di rialzo ed ingrosso, con parziale imbancamento di un tratto dell'argine sinistro del fiume Adige lungo l'abitato di Anguillara Veneta (m. 846.50). Importo L. 47,290. Cauzione provvisoria L. 3000.

Prefettura di Treviso (5 ottobre, ore 10, unico e definitivo). — Appalto dei lavori di costruzione di nuovo argine a sinistra di Livenza, in difesa dell'abitato di Meduna, e sistemazione dell'attuale del detto abitato alla Corte d'Abba, in comune di Meduna di Livenza. Importo L. 88,100. Cauz. provv. L. 5000.

Municipio di San Giorgio La Montagna (Benevento) (8 ottobre, ore 10, 1ª asta). — Appalto di lavori per raccogliere le acque nella fontana di San Giorgio e per la costruzione della fontanina alla frazione Marzani, e dei lavori per l'ampliamento dei locali dell'Agenzia Tabacchi. Importo L. 69,012. Cauz. provv. L. 1500.

Municipio di Roma (9 ottobre, ore 12, unico e definitivo). — Appalto dei lavori per la costruzione di una fogna nella via di San Giovanni tra l'ospedale omonimo e la piazza di San Clemente. Importo L. 33,000. Cauz. provv. L. 3000.

Municipio di Nerola (12 ottobre, ore 10). — Appalto dei lavori di costruzione di un edificio scolastico. Importo L. 31,000. Cauz. provv. L. 1500.

Intendenza di finanza della provincia di Cagliari (17 ottobre, ore 10, definitivo). — Appalto per la costruzione di un nuovo edificio ad uso della Dogana e Caserma delle Guardie di Finanza in Cagliari. Importo ridotto L. 127,323.

APPALTI ALL'ESTERO.

Grecia. — *Prefettura di Atene* (4 ottobre). — Provvista pavimentazione metallica n. 24 ponti. L'offerta dovrà essere in iscritto in piego suggellato e fatta in dramme; deposito 14,000 dramme. I pavimenti dovranno essere consegnati a spese del deliberatario al Patrasso ed al Pireo.

— *Municipio di Patrasso.* — Detto Municipio si propone l'impianto di una tramvia a cavalli o con altro sistema di trazione per la città e dintorni. Quelle Ditte che volessero concorrere a tale impianto, potranno, per i voluti schiarimenti, rivolgersi a quel Sindaco.

Rumania. — *Direzione Generale delle Strade Ferrate Rumene a Bukarest* (19 ottobre). — Fondazione ad aria compressa delle pile del ponte sull'Olt e lavori di difesa sulla linea Riunico-Valcea-Calimanesti. Importo del lavoro fr. 1,600,000.

— *Municipio di Jassy* (5 novembre). — Impianti interni, distribuzioni d'acqua, riscaldamento, ventilazione ed altro nello stabilimento dei bagni comunali. Cauzione fr. 5000.

III. — Forniture diverse.

Aste.

R. Fonderia (Torino) (6 ottobre, ore 9, unica e definitiva). — Fornitura di **ottone:**

Kg. 100 in filo grosso a L. 1.70
» 5650 in verghe . . » 1.60
» 520 profilato . . . » 2.40
» 200 in bandelle . » 1.65

Cauzione L. 1079. Consegna a giorni 50.

— (12 ottobre, ore 9, unica e definitiva). — Fornitura di **ottone:** Kg. 472 in filo grosso . . . a L. 1.70
» 90 » mezzano . . » 1.70
» 20 » sottile . . . » 1.70
» 720 in lamiera sottile » 1.65
» 4450 in verghe . . . . » 1.60
» 500 profilato . . . . . » 2.40

Cauzione L. 1050. Consegna a giorni 50.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

ESTRAZIONI E PAGAMENTI.

Rete Adriatica. — Nell'ottobre verrà pagata la cedola delle Obbligazioni in L. 7.50 (V. *Avvisi delle Società Ferroviarie*).

CONVOCAZIONI.

SOCIETÀ FERROVIARIE, TRAMVIARIE E DI NAVIGAZIONE.

14 ottobre. — **Ferrovia d'Ivrea.** — Assemblea generale straordinaria per le ore 14, nella sede sociale, in Torino.

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

		7mbre 19	7mbre 26
Azioni Ferrovie Biella		L. 510	510
» »	Mediterranee	» 502,50	502
» »	Meridionali	» 640	640.50
» »	Pinerolo (1ª emiss.)	» 380	380
» »	» (2ª »)	» 360	360
» »	Secondarie Sarde	» 285	285
» »	Sicule	» 600	600
Buoni Ferrovie Meridionali		L. 559	556.50
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e			
» »	Sicule *A. B. C. D.*	» 286	286
» »	Cuneo (2ª emiss.)	» 312	312
» »	Gottardo 4 %	» 101.80	101.65
» »	Mediterranee 4 0[0	» 512	511.25
» »	Meridionali	» 300.50	300.50
» »	Meridionali Austriache	» 393.50	393.50
» »	Palermo-Marsala-Trapani	» 307.50	307
» »	» 2ª emiss.	» 287	286
» »	Pontebba	» 463.50	464
» »	Sarde, serie *A*	» 287	287
» »	» serie *B*	» 292.50	297
» »	» 1879	» 295	295
» »	Savona	» 313	313
» »	Secondarie Sarde	» 430	430
» »	Sicule 4 0[0 oro	» 474	474
» »	Tirreno	» 458	458
» »	Vittorio Emanuele	» 314.50	314.50

Avvisi delle Società Ferroviarie

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Società anonima, sedente in Firenze
Capitale L. 260 milioni interamente versato

Esercizio della Rete Adriatica.

Si notifica ai signori portatori di Obbligazioni di questa Società che la Cedola di lire 7.50, maturante il 1° ottobre p. v., sarà pagata, sotto deduzione della Tassa di Ricchezza Mobile e di Circolazione.

Firenze presso la Direzione Generale	L. 5.77
Bologna presso la Cassa della Società	» 5.77
Milano presso il sig. Zaccaria Pisa	» 5.77
Genova presso la Cassa Generale	» 5.77
Palermo presso i signori I. e V. Florio	» 5.77
Ancona presso la Banca d'Italia	» 5.77
Livorno id. id.	» 5.77
Napoli id. id.	» 5.77
Torino id. id.	» 5.77
Roma id. id.	» 5.77
Venezia id. id.	» 5.77
Parigi presso la Società Generale di Credito Industriale e Commerciale	Fr. 5.77
» presso la Banca di Parigi e dei Paesi Bassi	» 5.77
Ginevra presso i signori Bonna e C.	» 5.77
Basilea presso i signori De Speyr e C.	» 5.77
Zurigo presso la Società di Credito Svizzero	» 5.77
Bruxelles presso la Banca di Parigi e dei Paesi Bassi	» 5.77
Berlino presso la Banca Tedesca	» 5.77
» presso il signor Meyer Cohn	» 5.77
Francoforte s/M presso la Frankfurter Filiale der Deutschen Bank	» 5.77
» presso i sigg. Gebrüder Bethmann	» 5.77
Vienna presso lo Stabilimento Austriaco di Credito Commerciale ed Industriale	» 5.77
Amsterdam presso la Banca di Parigi e dei Paesi Bassi	F.ol. 2 74
Londra presso i sigg. Baring Brothers e C. Limited	Ls. 0.4.7

Alla stessa data sarà pure eseguito il rimborso delle Obbligazioni estratte al sorteggio del 15 maggio 1896.

Onde riscuotere le Cedole (coupons) all'estero è indispensabile che i portatori delle medesime presentino contemporaneamente le corrispondenti Obbligazioni.

Si avvertono in pari tempo i portatori delle Obbligazioni Sociali che, tramutandole in Titoli nominativi, a termine dell'articolo 2 della legge 22 luglio 1894 (n. 339) l'aumento della tassa di Ricchezza Mobile è di sole lire 1.80 per cento, anzichè di lire 6.80, come è fissata per le Obbligazioni al Portatore.

Come pure si porta a notizia dei portatori di Obbligazioni che, qualora fossero anche possessori di Azioni Sociali, quest'ultime vengono accettate gratuitamente in deposito libero nelle Casse di questa Amministrazione, in dipendenza di quanto è prescritto all'art. 15 degli Statuti.

Firenze, 16 settembre 1896. LA DIREZIONE GENERALE.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1896-97. — *Dall'11 al 20 Settembre 1896.* — *8ª Decade.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA		
	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze
Chilometri in esercizio .	4418	4407	+ 11	1291	1207	+ 84
Media.	4416	4407	+ 9	1291	1162	+ 129
Viaggiatori	1,497,289 51	1,682,361 88	— 185,072 37	100,153 12	103,774 52	— 3,621 40
Bagagli e cani. . . .	66,642 87	67,831 90	— 1,189 03	3,004 50	3,062 64	— 58 14
Merci a G.V. e P.V. acc.	316,245 00	284,494 00	+ 31,751 00	12,389 52	12,938 31	— 548 79
Merci a P. V. . . .	1,803,979 85	1,632,638 55	+ 171 341 30	71,259 07	64,490 92	+ 6,768 15
TOTALE .	3,684,157 23	3,667,326 33	+ 16,830 90	186,806 21	184,266 39	+ 2,539 82
Prodotti dal 1° Luglio al 20 Settembre 1896.						
Viaggiatori	12,000,033 34	12,087,178 70	— 87,145 36	721,356 41	736,693 46	— 15,337 05
Bagagli e cani. . . .	539,571 79	511,973 17	+ 27,598 62	19,456 38	22,597 81	— 3,141 43
Merci a G.V. e P.V. acc	2,460,543 83	2,413,612 14	+ 46,931 69	111,244 25	95,857 40	+ 15,386 85
Merci a P. V. . . .	13,078,304 50	12,724,853 61	+ 353,450 89	515,989 63	525,258 92	— 9,269 29
TOTALE .	28,078,453 46	27,737,617 62	+ 340,835 84	1,368,046 67	1,380,407 59	— 12,360 92
Prodotto per chilometro.						
della decade	833 90	832 16	+ 1 74	144 70	152 66	— 7 96
riassuntivo	6,358 35	6,293 99	+ 64 36	1,059 68	1,187 96	— 128 28

(*) La linea Milano-Chiasso (km. 52) comune colla Rete Adriatica è calcolata per la sola metà.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA. — 25ª Decade — dal 1° al 10 Settembre 1896

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Prodotti indiretti	TOTALE	Media dei chilom. esercitati
PRODOTTI DELLA DECADE.							
1896	1,375,328.46	55,064.46	379,263.67	1,159,650.26	9,295.40	2,978,602.25	4,247.00
1895	1,470,430.16	57,630.10	374.610.52	1,124,975.85	9,934.10	3,037,580.73	4,215.00
Differenze nel 1896	— 95,101.70	— 2,565.64	+ 4,653.15	+ 34,674.41	— 638.70	— 58,978.48	+ 32.00
PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.							
1896	25,615,057.33	1,275,772.54	7,857,790.75	27,398,984.54	294,865.12	61,942,470.28	4,247.00
1895	25,512,627.30	1,220,082.51	7,680,657.76	28,431,890.32	306,984.01	63,152,241.90	4,215.00
Differenze nel 1896	+ 102,430.03	+ 55,690.03	— 322,867.01	— 1,032,905.78	— 12,118.89	— 1,209,771.62	+ 32.00

RETE COMPLEMENTARE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Prodotti indiretti	TOTALE	Media dei chilom. esercitati
PRODOTTI DELLA DECADE.							
1896	99,410.60	2,101.25	24,828.16	114,460.32	825.10	241,625.43	1,359.88
1895	107,002.33	2,703.51	24,610.66	112,201.40	885.16	247,403.06	1,391.87
Differenze nel 1896	— 7,591.73	— 602.26	+ 217.50	+ 2,258.92	— 60.06	— 5,777.63	— 31.99
PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.							
1896	1,691,690.57	43,916.64	512,781.19	2,363,358.49	35,460.70	4,647,207.59	1,359.88
1895	1,717,410.14	44,651.52	541,331.76	2,449,599.30	32,025.33	4,788,018.10	1,322.26
Differenze nel 1896	— 25,719.57	— 734.88	— 28,550.57	— 86,240.81	+ 435.32	— 140,810.51	+ 37.62

PRODOTTI PER CHILOMETRO DELLE RETI RIUNITE

PRODOTTO DELLA DECADE			PRODOTTO RIASSUNTIVO		
esercizio corrente	esercizio precedente	Differenza nel 1896	dell'anno corrente	dell'anno precedente	Differenza nel 1896
574.33	585.88	— 11.55	11,876.42	12,269.95	— 393.53

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

6ª Decade — Dal 21 al 31 Agosto 1896.

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traffico	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1896	96,389.00	1,813.00	11,670.00	135,281.00	556.00	245,709.00	616.00	399.00
1895	96,876.00	1,903.00	11,355.00	142,843.00	924.00	253,901.00	616.00	412.00
Differenze nel 1896	— 487.00	— 90.00	+ 315.00	— 7,562.00	— 368.00	— 8,192.00	»	— 13.00
				PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 31 AGOSTO 1896.				
1895-96	573,587.00	10,696.00	71,664.00	610,337.00	9,625.00	1,3·5,909.00	616.00	2,120 00
1894-95	631,907.00	13,110.00	82,889 00	670,822.00	10,277.00	1,409,005.00	616.00	2,287.00
Differenze nel 1896	— 58,320.00	— 2,414.00	— 11,225.00	— 30,485.00	— 652.00	— 103,096.00	»	— 167.00
				RETE COMPLEMENTARE				
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1896	32,957.00	585.00	2,692.00	14,545.00	131.00	50,910.00	484.00	105.00
1895	35,658 00	485.00	2,315.00	14,241.00	43.00	52,742.00	484.00	109.00
Differenze nel 1896	— 2,703.00	+ 100.00	+ 377.00	+ 304.00	+ 88.00	— 1,832 00	»	— 4.00
				PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 31 AGOSTO 1896.				
1895-96	226,974.00	3,361.00	17,732.00	90,212.00	729.00	339,008.00	484 00	700.00
1894-95	217,516.00	2,733.00	15,351.00	72,993.00	958.00	309,551.00	484.00	640.00
Differenze nel 1896	+ 9,458.00	+ 628.00	+ 2,381.00	+ 17,219.00	— 229.00	+ 29,457.00	»	+ 60.00
				STRETTO DI MESSINA				
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1896	2,236.00	93 00	150.00	310.00	»	2,789.00	23.00	121.00
1895	2,859.00	103.00	179.00	356.00	»	3,497.00	23.00	152.00
Differenze nel 1896	— 623.00	— 10.00	— 29.00	— 46.00	»	— 708.00	»	— 31.00
				PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 31 AGOSTO 1896.				
1895-96	20,724 00	616.00	1,162.00	2,986.00	»	25,488.00	23.00	1,108.00
1894-95	17,057.00	536.00	1,036.00	2,231.00	»	20,860 00	23.00	907.00
Differenze nel 1896	+ 3,667.00	+ 80.00	+ 126.00	+ 755.00	»	+ 4,628.00	»	+ 201.00

ANNUNZI

COMPAGNIA DEI FRENI WESTINGHOUSE

THE WESTINGHOUSE BRAKE COMPANY, LIMITED

LONDRA — York Road King's Cross N. — **LONDRA**

Freno Westinghouse ad azione rapida

Applicazioni del Freno Westinghouse dal 1881 al 1894.

Freni automatici	Al 25 novembre 1881		Al 30 marzo 1885		Al 31 dicembre 1894		Aumento freni automatici	
	Macchine	Veicoli	Macchine	Veicoli	Macchine	Veicoli	Macchine	Veicoli
Inghilterra	1087	7720	1902	14150	3273	30211	2186	22491
Francia	1416	7194	1630	12294	2836	23735	1420	16541
Belgio	359	1728	513	4237	746	5871	387	4143
Germania	63	105	260	1189	3623	23947	3560	23842
Austria-Ungheria	4	32	21	334	381	4593	377	4561
Russia	64	51	84	91	674	3225	610	3174
Italia	11	35	49	309	317	2066	306	2031
Olanda	59	208	379	2003	574	3086	515	2878
Spagna	3	—	3	—	24	169	21	169
Svezia Norvegia	1	6	1	6	23	439	22	433
Indie	6	60	28	60	56	110	50	50
Australia	94	153	200	1342	1322	15683	1228	15530
Stati Uniti	3435	12270	7953	44787	25972	345810	22537	333540
Svizzera	—	—	—	—	491	4057	491	4057
Rumenia	—	—	—	—	101	534	101	534
Persia	—	—	—	—	4	28	4	28
Congo	—	—	—	—	5	49	5	49
Repubblica Argentina	—	—	—	—	54	711	54	711
Bulgaria	—	—	—	—	—	17	—	17
Totale	6602	29562	13023	80802	40476	464341	33874	434779
Freni non automatici	2637	11788	2755	9992	2747	8923	468653	
	9239	41350	15778	90794	43223	473264	I freni non automatici vanno diminuendo e sono sostituiti dai freni automatici.	
Totale generale	50589		106572		516487			

Apparecchi speciali a prezzi ridotti per Tramvie e Ferrovie Economiche.

AGENZIA PER L'ITALIA: **Ingegnere GIUSEPPE GOGLIO**
Torino — VIA ASSIETTA, 11 — **Torino.**

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

Dai punti contro indicati alle stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)		BIGLIETTI SEMPLICI — Londra (1) 1a classe	Londra (1) 2a classe	Parigi (2) 1a classe	Parigi (2) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO — Londra (3) (Diritto di porto compreso) 1a classe	Londra (3) 2a classe	Londra (3) validità	Parigi (4) 1a classe	Parigi (4) 2a classe	Parigi (4) validità
Via Moncenisio											
Torino	via Calais	166 35	116 55	90 75	61 60	254 —	187 85	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni
	via Boulogne . .	160 25	112 05								
Milano	via Calais	180 90	129 15	104 85	72 25	272 25	199 30	45 giorni	166 35	119 —	30 giorn
	via Boulogne . .	175 60	124 65								
Venezia	via Calais	—	—	141 75	97 30	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni
	via Boulogne . .										
Genova	via Calais	187 —	181 —	111 40	76 05	—	—	—	—	—	. .
	via Boulogne . .	180 90	126 50								
Via Genova											
Livorno	via Calais	209 90	147 05	134 30	92 10	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	208 80	142 55								
Firenze	via Calais	217 30	152 25	141 70	97 30	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	211 20	147 75								
Roma	via Calais	249 —	174 40	173 40	119 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	242 90	169 90								
Napoli	via Calais	279 85	196 —	205 60	142 —	478 50	353 95	6 mesi (**)	—	—	—
	via Boulogne . .	273 75	191 50								
Via Bologna											
Firenze	via Calais	224 60	157 30	149 —	102 35	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	218 50	152 80								
Roma	via Calais	263 85	184 80	188 25	129 85	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	257 75	180 30								
Napoli	via Calais	294 80	206 50	220 60	162 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	288 70	202 —								
Brindisi	Via Napoli — via Calais	325 85	228 20	251 60	174 20	543 25	399 30	6 mesi (*)	—	—	—
	Via Napoli — via Boul.	319 75	223 70								
	Via Bolog. — via Calais	302 65	211 95	227 05	157 —	525 45	386 80	6 mesi	—	—	—
	Via Bolog. — via Boul.	296 55	207 45								
Messina	Via Napoli — via Calais	369 25	259 75	295 —	205 80	—	—	—	—	—	—
	Via Napoli — via Boul.	363 15	255 25								

OSSERVAZIONI.

BIGLIETTI SEMPLICI.

(1) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta.

Per diritto del bollo fr. 0.10 per i biglietti al disopre di 10 franchi.

(2) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi, che valgono per 20 giorni.

BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO.

(3) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta.

(*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capo-stazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo, nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli, ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia.

(**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto.

(4) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI	1a e 2a CLASSE				1a e 2a CLASSE		Treno di lusso PENINSULAR-EXPRESS settimanale il venerdì part. da LONDRA
		Via Folkestone	(*)		(***)		(1)
Londres Ch.-Cross Par.	9 — a.	10 — a.	11 — antim.		9 — p.		9 — p.
Londres Victoria . . —	9 — a.		11 — antim.		9 — p.		9 — p.
Douvres . . . . —	10 55 a.		1 — pomer.		11 — p.		11 — p.
Calais-M. (*Buffet*) (ora di Greenwich) . Arr.	12 15 a.		2 20 pomer.		12 25 a.		12 25 p.
	Déjeun.						
(ora francese) . Par.	1 — p.		3 — pomer.		1 19 a.		12 45 a.
Boulogne-Gare . . (*Buffet*) Arr.	1 39 p.	2 30 p.	—		1 59 a.		—
Boulogne-Gare (*Buffet*) Par.	1 41 p.	2 35 p.	—		2 01 a.		—
Amiens (*Buffet*) . Arr.	3 14 p.	4 09 p	5 12 pomer.		3 41 a.		2 55 a.
Amiens (*Buffet*) . Par.	3 19 p.	4 14 p.	5 17 pomer.		3 46 a.		3 — a.
Paris-Nord (*Buffet*) Arr.	5 — p.	5 50 p.	7 — pomer.		5 38 a.		Per la grande cintura
	Pranso						
Paris-Nord (*Buffet*) Par.	6 23 p.		7 44 pomer.		6 23 a.		
Paris-Lyon (*Buffet*) Arr.	7 11 p.		8 26 pomer.		7 29 a.		
	1a e 2a classe		(B) 1, 2 cl.	1a 2a cl.	1a cl.	1a 2a cl.	
Paris-Lyon (*Buffet*) Par.	7 25 p.		8 50 p.	9 05 p.	9 25 a.	2 15 p.	
Dijon . . . . Arr.	12 08 a.		1 48 a.	2 19 a.	2 19 p.	7 13 p.	9 49 a.
Genève . . . . —	5 49 a.		»	8 46 a.	8 18 p.	—	—
Aix-les-Bains . . . . —	4 56 a.		6 28 a.	7 55 a.	7 27 p.	12 27 a.	2 14 p.
Chambéry . . . . . . —	5 30 a.		6 56 a.	8 38 a.	8 09 p.	12 50 a.	2 40 p.
Modane . . . . —	9 09 a.		9 43 a.	1 40 p.		3 36 a.	5 22 p.
Torino (ora dell'Europa centrale (2) . . . Arr.	2 20 p.		2 20 p.	6 40 p.	—	8 10 a.	9 56 p.
Torino . . . . Par	2 40 p.		2 40 p.	7 55 p.	—	8 45 a.	
Novara . . . . Arr	4 36 p.		4 36 p.	9 51 p.	—	10 42 a.	
Milano . . . . Arr	5 35 p.		5 35 p.	11 05 p.	—	11 40 a.	
						1a 2a cl.	
Torino . . . . Par.	—		2 45 p.	8 10 p.	—	8 40 a.	
Genova . . . . . . Arr.	—		6 16 p.	11 18 p.	—	12 » p.	
San-Remo . . . —	—		11 22 p.	8 43 a.	—	4 34 p.	
Pisa . . . . —	—		10 55 p.	8 41 a.	—	4 45 p.	
Firenze . . . . —	—		12 45 a.	7 30 a.	—	7 05 p.	
Livorno . . . . —	—		11 39 p.	5 27 a.	—	5 55 p.	
Roma . . . . —	—		6 40 a.	10 33 a.	—	11 30 p.	
Napoli . . . . —	—		1 36 p.	6 30 p.	—	7 10 a.	
Brindisi . . . . —	—		»	»	—	6 10 p.	
Torino . . . . Par.	—		2 45 p.	7 05 p.	—	8 40 a.	10 04 p.
Alessandria . . . . Arr.	—		4 17 p.	8 55 p.	—	10 15 a.	11 32 p.
Bologna . . . . —	—			2 12 a.	—	2 53 p.	4 03 a.
Ancona . . . . —	—		—	6 52 a.	—	11 10 p.	8 — a.
Brindisi . . . . —	—		—	10 17 p.	—	11 » a.	6 20 p.
Firenze . . . . —	—		—	6 23 a.	—	6 25 p.	Arrivo a Brindisi la domenica
Roma . . . . —	—		—	12 50 p.	—	11 50 p.	
Napoli . . . . Arr.	—		—	6 30 p.	—	7 10 a.	

RITORNO

STAZIONI	1a e 2a CLASSE	1a e 2a CLASSE		1a e 2a CLASSE	
Napoli (ora dell'Europa centrale (2) . . Par.	7 50 a.	—	—	2 55 p.	
Roma . . . . —	2 30 p.	—	—	11 10 p.	
Firenze . . . . —	9 05 p.	—	—	6 10 a.	
Brindisi . . . . —	6 10 a.	—	—	5 35 p.	
Ancona . . . . —	8 32 p.	—	—	5 35 a.	
Bologna . . . . —	1 35 a.	—	—	10 30 a.	
Alessandria . . . . . —	6 38 a.	8 38 a.	10 54 a.	9 15 p.	
Torino . . . . Arr.	8 30 a.	10 13 a.	12 36 p.	10 49 p.	
Brindisi . . . . . . Par.	—	—		9 45 a.	
Napoli . . . . —	8 20 a.	2 55 p.		11 15 p.	
Roma . . . . —	2 40 p.	8 50 p.	10 17 p.	8 — a.	
Livorno . . . . —	9 40 p.	»	4 10 a.	1 45 p.	
Firenze . . . . —	8 20 p.	»	»	11 40 a.	
Pisa . . . . —	10 32 p.	2 52 a.	4 52 a.	2 23 p.	
San-Remo . . . —	7 26 p.	»	3 33 a.	11 59 a.	
Genova . . . . —	2 45 a.	6 35 a.	8 52 a.	7 — p.	
Torino . . . . Arr.	7 45 a.	10 13 a.	12 36 p.	10 49 p.	
Milano . . . . Par.	1 50 a.	7 — a.	10 40 a.	8 18 p.	
Novara . . . . —	4 30 a.	8 19 a.	11 40 a.	9 16 p.	
Torino . . . . Arr.	8 25 a.	11 05 a.	1 40 p.	11 10 p.	
Torino . . . . Par.	8 50 a.	—	2 20 p.	11 25 p.	—
Modane (ora franc.) . —	12 21 p.	—	5 48 p.	2 29 a.	—
Chambéry . . . . . . —	3 42 p.	—	8 39 p.	5 01 a.	—
Aix-les-Bains . . . . —	4 14 p.	—	9 20 p.	5 27 a.	—
Genève . . . . —	3 03 p.	7 23 p.	—	4 14 a.	—
Dijon . . . . —	11 20 p.	2 08 a.	2 23 a.	11 40 a.	1 12 p.
Paris-Lyon (*Buffet*) Arr.	5 08 a.	6 55 a	7 10 a.	5 43 p.	5 59 p.
Paris-Lyon (*Buffet*) Par.	7 35 antim.			6 48 p.	
Paris-Nord (*Buffet*) Arr.	8 37 antim.			7 49 p.	
	A) 1a, 2a classe	1a 2a cl.	*Déjeun.* 1a 2a cl.	*Pranso* (**) 1a, 2a, 3	
Paris-Nord (*Buffet*) Par.	9 — antim.	10 30 a.	11 50 a.	9 — p.	
Amiens (*Buffet*) . Arr.	10 40 antim.	12 06 p.	1 25 p.	10 47 p.	
Amiens (*Buffet*) . Par.	10 45 antim.	12 26 p.	1 30 p.	10 52 p.	
Boulogne-Gare . (*Buffet*) Arr.	12 18 pomer.	2 — p.	»	12 34 a.	
Boulogne-Gare (*Buffet*) Par.	12 20 pomer.	2 03 p.	»	12 36 a.	
Calais-M. (*Buffet*) (ora francese) . Arr.	1 » pomer.	Via Folkestone	3 40 p.	1 20 a.	
Calais-M. (*Buffet*) (ora di Greenwich) . Par.	1 11 pomer.		3 45 p.	1 40 a.	
Douvres . . . . —	3 05 pomer.		5 45 p.	3 45 a.	
Londres Victoria . Arr.	4 50 pomer.		7 30 p.	5 40 a.	
Londres Ch.-Cross Arr.	4 55 pomer.	6 — p.	7 35 p.	5 40 a.	

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSERVAZIONI. — *Viaggiatori.* — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende le viaggiatori di 3a classe da Parigi per Boulogne, Calais e l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori di 3a classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne. (A) Questo treno non prende i viaggiatori di 2a classe che per Calais e l'Inghilterra. (B) Il treno che parte da Parigi-Lione alle 8.50 pom. non prende a Parigi in 2a classe che i viaggiatori a destinazione dell'Italia per il Moncenisio. — *Nota importante.* I treni che partono da Parigi-Nord per Londra alle 9 a. e alle 9 p. e quelli che partono da Londra per Parigi-Nord alle 9 a. e alle 9 p., prendono viaggiatori per Boulogne e Boulogne Tintelleries. — *Vetture dirette da Calais verso P.-L.-M.* Una vettura lits-salon e di 1a classe ed una vettura di 2a classe vanno direttamente da Calais a Milano col treno che parte da Calais alle 3 p. e da Parigi-Lione alle 8.50 p. Una vettura di prima classe lits-salon va direttamente da Calais a Ginevra col treno che parte da Calais alle 1 p. e da Parigi-Lione alle 7.25 p. — *Da P.-L.-M. verso Calais.* Una vettura lits-salon e di prima classe ed una vettura di seconda classe vanno direttamente da Milano a Calais col treno partente da Milano alle 10.40 a. e da Parigi-Nord alle 9 a. Una vettura di prima classe lits-salon va direttamente da Ginevra a Calais col treno che parte da Ginevra alle 7.23 p. e da Parigi-Nord alle 9 a. — ═ Fermata per prendere viaggiatori senza lasciarne. — ∽ Fermata per lasciare viaggiatori senza prenderne.

Società Nazionale delle OFFICINE di SAVIGLIANO

(*Anonima con sede in Savigliano — Capitale versato L. 2,500,000*)

DIREZIONE in Torino
Via Venti Settembre, N. 40

OFFICINE
in Savigliano ed in Torino

COSTRUZIONI MECCANICHE ED ELETTRICHE.

Materiale mobile e fisso per Ferrovie e per Tramvie.
Ponti in ferro e fondazioni ad aria compressa.
Tettoie.
Ferrovie a dentiera e Funicolari.
Argani, Grues e Montacarichi.

Dinamo di piccola e di grande potenza, sistema Hillairet Huguet.
Trasporti di forza motrice a distanza.
Illuminazione elettrica.
Ferrovie e Tramvie elettriche.
Argani, Grues, Macchine utensili, Pompe centrifughe, ecc., con trasmissione elettrica.

FERROVIE PORTATILI.

Per le FERROVIE PORTATILI dirigersi ai sigg. S. SINIGAGLIA E C. — Torino, via Arcivescovado, n. 1 B.

SMERIGLIO

Smeriglio in grana e spoltiglia.
Carte e tele smerigliate.
Nastri smerigliati.
Mole a smeriglio.
Carte e tele vetrate.
Vetro macinato.

MAGNESITE

Magnesite (Giobertite).
Magnesia calcinata.
Cemento magnesiaco.
Cemento biscotta.
Mattoni refrattari rettangolari ed a punta.

Guarnizioni a smeriglio per bramini da riso.

ING. VIGLEZZI & C.

MILANO — Via Manzoni, 4 — MILANO

UNICA SOCIETÀ ITALIANA

Opifici a CASELETTE (Torino) ed alla SFORZESCA (Vigevano).

SOCIETÀ ITALIANA PER IL GAZ

Società Anonima — Capitale versato L. 1,750,000 — Torino, Pavia, Bergamo
Sede Sociale — TORINO — Piazza S. Carlo, 5

Il Consiglio di Amministrazione in seduta del 17 Settembre 1896 avendo fissato in L. **12,50** per Azione il primo riparto utili dell'annata 1896 si prevengono i Signori Azionisti, che questo sarà esigibile a partire dal 1° Ottobre p. v. presso la Cassa Sociale contro rilascio del Vaglia n. 66 in tutti i giorni feriali dalle ore 10 alle 12.

LA DIREZIONE.

F. CASANOVA, Libraio-Editore
TORINO — *Piazza Carignano* — TORINO

LES GRANDES BARÈMES
DE LA
CONSTRUCTION MÉTALLIQUE
Barème généraux - Flexion - Compression - Flambage - Traction - Poids de matériaux
Renseignements utiles au constructeur
par Raymond Cros, Ingénieur.
Un vol in-4° oblung avec nombreuses figures
Lire 41.

L'AIR COMPRIMÉ
APPLIQUÉ A LA
TRACTION DES TRAMWAYS
par L. A. Barbes.
Un vol. in-8° avec 96 fig., 1896. — L. 8.75

DICTIONNAIRE
DES
CHEMINS DE FER
Allemand-Français et Français-Allemand
1e partie : *Allemand-Français.*
Un vol. in 8°, 1896. — L. 15.50.

Etude théoriques et pratiques
SUR LES PONTS ET VIADUCS
EN MAÇONNERIE
par J. Dubosque, Ingénieur
Ve édition, refondue, avec 15 pl. et 141 fig.
1 vol. in-8° — L. 17.50.

Etude théorique et pratique
SUR LES
BARRAGES RESERVOIRS
par A. Dumas, Ingénieur.
Un vol. in 8°, avec 107 fig., 1896, — L. 8.75.

Torino, 1896 — Tip. Lit. Camilla e Bertolero di Natale Bertolero, Via Ospedale, 18.

ANNO XXIX. Sabato, 3 Ottobre 1896 NUM. 40.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi **50**
» arretrato » **60**

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 80 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino

GLI APPALTI DI COSTRUZIONI
PER CONTO DELLO STATO

Norme per l'esclusione dalle aste di lavori di conto dell'Amministrazione dei Lavori Pubblici a termine dell'articolo 4 del Capitolato generale d'appalto.

Il ministro segretario di Stato pei Lavori Pubblici, onorevole Prinetti, con R. Decreto in data 10 settembre 1896, ha approvate le qui annesse norme, le quali andarono in vigore col giorno 1° ottobre corrente, per disciplinare l'esclusione dal far partito alle aste per lavori di conto dell'Amministrazione dei Lavori Pubblici, di quelle persone che risultassero immeritevoli della sua fiducia:

Tutti i funzionari tecnici governativi, autorizzati a rilasciare le attestazioni delle quali è parola all'articolo 2 (lettera *b*, capoverso 1°), del Capitolato generale approvato col Decreto Ministeriale 28 maggio 1895, hanno l'obbligo d'inviarne subito copia conforme al Segretariato generale di questo Ministero, accompagnandole, ove del caso, con rapporti riservati, sulla moralità e sulla solvibilità dell'appaltatore, e con tutte quelle altre informazioni che riterranno utile fare conoscere sul conto di lui anche per quanto riguarda il grado di capacità.

L'esposizione dei fatti dovrà sempre essere netta e circostanziata di guisa che non cada dubbio sulla loro natura, nè manchino gli apprezzamenti e i giudizi di chi li espone, tenendo il debito conto delle cause di qualsiasi genere che dei fatti medesimi possono o aumentare o scemare l'importanza così in via assoluta che relativa.

In un apposito registro, da tenersi in perfetta regola, presso il Ministero, saranno designate le Imprese che non meritano di essere ammesse alle aste, e delle annotazioni e conseguenti esclusioni, verranno, con lettera riservata, informati gli altri Ministeri e le altre Amministrazioni per loro intelligenza.

Tale notizia produrrà il suo effetto nel modo prescritto dall'articolo 4 del Capitolato generale, e cioè che al momento opportuno una Impresa che siasi dimostrata negligente, di mala fede, litigiosa o temerariamente pretenziosa, debba essere cancellata dal novero degli accorrenti ad un dato appalto, con riserva di vedere se sia da escludersi anche dai successivi.

Indipendentemente dalle informazioni di cui sopra, i capi d'ufficio sono obbligati a riferire senza indugio, al Segretariato generale di questo Ministero, tutte quelle altre che, o durante l'eseguimento di opere, o in altre circostanze fossero venute a loro cognizione, esponendo con tutta precisione i fatti sfavorevoli ad una data Impresa e formulando a riguardo di essa il loro apprezzamento.

Le Direzioni generali e l'Ispettorato generale delle Strade Ferrate sono pure tenute a ragguagliare il Ministero (Segretariato generale) su quanto occorrerà loro di sapere sulla condotta dei singoli appaltatori: e così informeranno delle vicende dei lavori, rispetto al contegno di coloro che li tengono in appalto, qualora addebiti e rimostranze sia accaduto di fare ai medesimi durante lo svolgimento dell'opera, significando se con troppa facilità diano luogo a contestazioni: se affermino pretensioni temerarie: se abbiano dato motivi a dubitare della loro buona fede o siansi dimostrati negligenti: o infine si comportino in modo da predisporre, al termine degli impegni assunti, controversie o liti. Così pure riferiranno sul fatto se le Imprese non soddisfino, nel tempo e nelle misure pattuite, le concordate mercedi ai loro operai o il pagamento ai loro fornitori.

Le Direzioni generali e l'Ispettorato generale non trascureranno mai di far note le conclusioni che i collaudatori prenderanno nelle relazioni riservate di collaudo, che sono tenuti a presentare ai termini dell'articolo 100 del regolamento per la direzione, contabilità e collaudazione dei lavori, specialmente per quanto riflette la natura, la qualità e la importanza delle domande di maggiori compensi.

Insomma forniranno tutte quelle notizie che riterranno indispensabili perchè il Segretariato generale si formi dei singoli impresari un concetto giusto ed esatto.

Anche gli ufficiali collaudatori, mentre invieranno le suindicate relazioni riservate ai competenti uffici del Ministero, in apposito rapporto diretto allo stesso Segretariato generale, compendieranno i loro apprezzamenti sul conto delle Imprese, additando i fatti e le circostanze sulle quali si fondano.

Nonostante le annotazioni prese secondo le norme pre-

citate, il Segretariato generale interpellerà volta per volta le Direzioni generali e l'Ispettorato generale sul conto dei concorrenti ad ogni determinato appalto, per conoscere se, per caso, recenti notizie fossero pervenute a riguardo di qualcuno, che lo designassero immeritevole di assumere l'appalto medesimo per una delle summenzionate cause.

Le Direzioni generali e l'Ispettorato generale sono obbligati a rispondere in *giornata* a detta interpellanza.

Il Segretariato generale in possesso di tutte queste informazioni e di tutte quelle altre che potesse essersi procurate direttamente o gli fossero state da altre parti somministrate, potrà esaminare, con piena cognizione di causa, se e quali imprenditori meritino la fiducia dell'Amministrazione.

Ad ovviare poi all'eventualità che assumano l'esecuzione dei lavori interposte persone, le quali, pur essendo munite delle prescritte attestazioni, non diano per le stesse cause, considerate a riguardo dei diretti assuntori, garanzia di buona gestione, si fa presente, onde ne venga rigorosamente tenuto conto all'occorrenza:

1. Il diritto che all'Amministrazione compete per l'articolo 9 del Capitolato generale di sciogliersi dal contratto senz'alcun indennizzo, qualora non intenda che la gestione dell'appalto venga, in caso di morte o di fallimento o di altro assoluto impedimento dell'appaltatore, assunta dal *supplente:* nell'esercizio del quale diritto l'Amministrazione ha campo di valutare i motivi che possono consigliare l'esclusione del supplente;

2. Il diritto che pure le attribuisce lo stesso Capitolato generale (articolo 15) di esigere dall'appaltatore il cambiamento immediato del suo procuratore o rappresentante senza bisogno di allegare alcuno speciale motivo, e senza che debba per ciò accordare indennità di sorta;

3. L'estensibilità, giustificata dalla natura e dagli effetti della cessione, della facoltà insindacabile riconosciuta all'Amministrazione dall'articolo 4 del Capitolato generale medesimo, al cessionario dell'appalto.

Avvertesi infine che così per le ammissioni come per le esclusioni, dovranno le relative proposte del Segretariato generale, riportare l'approvazione del Ministro quando trattasi di appalti eccedenti l'importo di lire 100,000.

Con la esatta applicazione di queste norme, l'Amministrazione, che intende di trattare solo con coloro che non le hanno creati imbarazzi o inciampi, o mosse liti, si assicurerà che nessuno immeritevole della sua fiducia possa stipulare con essa per un determinato appalto, e ripeterà il rifiuto ogni qualvolta la posizione dello aspirante alla impresa non risulti così netta, sotto ogni riguardo, da garantire che la contrattazione sia scevra di ogni pericolo di contese arrischiate e temerarie.

Roma, addì 10 settembre 1896.

Il Ministro
PRINETTI.

Queste norme sono state precedute dalla seguente Circolare del Ministro dei Lavori Pubblici agli Ispettori compartimentali ed ingegneri capi del Genio Civile sulla osservanza del Regolamento approvato con R. Decreto del 25 maggio 1895, n. 350:

Da oltre un anno, gli appalti di opere dipendenti da questo Ministero si vanno svolgendo sotto l'osservanza del regolamento per la direzione, contabilità e collaudazione dei lavori, approvato con il Regio Decreto 25 maggio 1895.

E' noto alla S. V. che, scopo precipuo delle nuove disposizioni introdotte con tale regolamento, si fu, da una parte, di evitare che, all'atto della consegna e durante l'esecuzione dei lavori, abbiano a verificarsi rilevanti differenze fra le previsioni di progetto e le condizioni locali, e, dall'altra, di impedire che, al termine dell'appalto, possano le Imprese presentare domande e riserve, che, proposte invece durante la esecuzione, avrebbero potuto essere esaminate e discusse con maggior copia di dati forniti da constatazioni locali e con più ampio corredo di notizie, in guisa da poter, con facilità, impugnare le soverchie pretese e le inesatte asserzioni degli appaltatori.

Nutro fiducia che tutti i funzionari tecnici, cui spetta l'alta sorveglianza e la direzione dei lavori dipendenti da questo Ministero, avranno sempre curato, con costante sollecitudine, la esatta osservanza delle nuove norme, e ritengo quindi che essi, forti dell'esperienza e delle osservazioni di oltre un anno, saranno, ora, in grado di pronunciare un giudizio sui risultati della pratica applicazione delle medesime, di accennare quegli inconvenienti cui eventualmente la medesima può aver dato luogo e di proporre quelle modificazioni e quelle aggiunte che appaiono, a loro giudizio, più opportune ad ovviarvi per l'avvenire.

Invito pertanto la S. V. a volere, con quella maggior sollecitudine che le sarà possibile, presentarmi, sull'argomento, una particolareggiata relazione, portando in ispecial modo la sua attenzione sui punti seguenti:

L'articolo 5 del regolamento mira ad impedire che si appaltino lavori in base a progetti che non corrispondano più alle reali condizioni del terreno.

Tale disposizione, se regolarmente applicata, può togliere qualsiasi pretesto a numerose e non sempre fondate pretese delle Imprese ed assicura, in pari tempo, il regolare e continuativo sviluppo dei lavori, togliendo di mezzo una delle principali cause di sospensione e di interruzione delle opere.

Al giudizio discrezionale dell'Ingegnere capo e dell'Ingegnere direttore rimane però sempre affidato di stabilire, a seconda dei casi, la estensione delle verificazioni prescritte dall'articolo 5, ed io ritengo opportuno di caldamente raccomandare loro di voler sempre procedervi con una oculata larghezza, in guisa da assicurare il conseguimento dei risultati cui, con il prescriverle, ha mirato l'Amministrazione.

Desidero intanto di conoscere quale pratica venne, sino ad ora, tenuta per l'esecuzione di tali verifiche e specialmente se, in quali, ed in quanti casi, il risultato delle medesime dimostrò necessario una generale o parziale revisione e modificazione dei progetti.

L'assicurare la perfetta corrispondenza fra le previsioni dei progetti e le reali condizioni del terreno, il ricorrere ad indagini severe per accertarsi della moralità e della idoneità degli aspiranti ai pubblici appalti, sono senza dubbio due forti elementi per assicurare che l'ulteriore svolgimento degli appalti stessi potrà procedere evitando forzate interruzioni e contestazioni, e potrà chiudersi senza che, fra l'importo dell'opera previsto dal progetto e quello effettivo, si abbiano a riscontrare notevoli differenze.

Ma, ad assicurare tali risultati, che debbono essere mira precipua dell'Amministrazione, è ancora indispensabile che tutti gli Ufficiali tecnici preposti alla direzione e sorveglianza dei lavori abbiano sempre ben presente l'obbligo che loro incombe di non lasciare mai sospesa o mal definita qualsivoglia quistione con l'Impresa, dando così alla medesima agio di trascinarne la soluzione sino al termine dello appalto, forse con lo scopo recondito di mettere l'Amministrazione nella impossibilità di raccogliere subito gli elementi opportuni per impugnarne le asserzioni e le pretese.

E' questo uno stretto e grave dovere di tutti i funzionari tecnici dipendenti da questo Ministero, ed io sono di avviso che il compierlo esattamente non riuscirà loro difficile quando si attengano sempre, con la massima diligenza, a quanto dispongono gli articoli 11, 23, 54, 64 e 107 del Regolamento sulla contabilità e direzione dei lavori.

Ritengo però necessario di richiamare in modo particolare la loro attenzione sulla disposizione contenuta nel succitato articolo 54, giusta la quale è fatto obbligo all'appaltatore di indicare con precisione le cifre di compenso cui crede di aver diritto e le ragioni di ciascuna domanda.

Ove tale pratica venga sempre osservata, si otterrà il duplice vantaggio di non porre mai l'Amministrazione di fronte a pretese che, introdotte sotto forme vaghe ed indeterminate, si concretano e si esplicano più tardi, in somme esorbitanti, e di porre i direttori di lavori in condizione di apprezzarne, fin da principio, la vera portata, e di potere quindi darne più fondato giudizio.

Sul modo con cui furono sino ad oggi applicati i sovracitati articoli del Regolamento, sui vantaggi che la loro applicazione ha arrecato all'Amministrazione, sulle riforme e sulle aggiunte che sarebbe opportuno di introdurvi, dovrà in modo speciale estendersi la relazione che, con la presente, richiedo alla S. V., e dalla quale desidero di poter trarre utili elementi per avviare la gestione dei pubblici lavori verso quella maggiore perfezione che è nei miei desideri.

Siccome poi, a raggiungere questo scopo, è necessario anzitutto che l'Amministrazione si procuri una sempre più esatta ed intima conoscenza della moralità e della attitudine tecnica delle persone che aspirano ad avere affidata l'esecuzione di pubblici lavori, così stimo opportuno di raccomandare ancora caldamente ai signori collaudatori di apportare molta cura ed assoluta imparzialità nella compilazione della relazione prescritta dall'articolo 100 (comma ultimo) del Regolamento.

Tale relazione deve essere guida dell'Amministrazione nel giudizio che essa deve pronunziare su chi domanda di potere adire alle aste, e ciò deve essere sufficiente argomento per far comprendere ai signori collaudatori di quanta delicatezza e di quanta importanza sia il mandato loro commesso di riferire sulla prova fatta da ciascuna Impresa di cui dovettero esaminare i lavori.

Non dubito quindi che, nell'esercizio di questa, come di tutte le altre loro attribuzioni, tutti i funzionari tecnici dipendenti da questo Ministero vorranno dar prova del massimo zelo, dimostrandosi in ogni circostanza solleciti e vigili tutori degli interessi affidati alle loro cure.

Il Ministro
PRINETTI.

CONSORZIO DI MUTUO SOCCORSO DELLA MEDITERRANEA

Rapporto del Comitato sulle operazioni e stato economico per l'anno 1895.

I. In adempimento a quanto prescrive l'art. 43 dello statuto del Consorzio di Mutuo Soccorso Mediterraneo si riportano i dati e le notizie d'indole finanziaria riguardanti la gestione del 1895 con riserva di pubblicare, tosto che saranno ultimati, i consueti quadri riflettenti la statistica finanziaria, demografica e sanitaria di detto anno.

II. Durante tale gestione non si istituirono più i confronti fra le risultanze contabili e gli stanziamenti del bilancio tecnico annesso agli studi pel riordinamento degli Istituti di Previdenza che precedettero l'attuazione del vigente statuto, e ciò sia perchè i confronti fatti nel quinquennio 1890-94 dimostrarono esistere una quasi costante relazione fra il bilancio tecnico e i risultati contabili, sia perchè coll'attuazione del nuovo statuto, modificato secondo le recenti proposte della Commissione, le basi del detto bilancio andranno in parte soggette a sensibili variazioni. Le osservazioni fatte nel detto quinquennio hanno dato modo di concretare le proposte per assicurare il regolare funzionamento delle Casse di previdenza del personale ferroviario, e i relativi provvedimenti formano oggetto del progetto di legge che il R. Governo ha presentato al Parlamento, onde venire sollecitamente in aiuto, mercè l'erogazione di nuovi cespiti d'entrata, alle citate Casse di previdenza.

È da augurarsi pertanto che il Parlamento, il quale ha mostrato di interessarsi della sorte della grande famiglia ferroviaria, abbia ad approvare al più presto la legge sopra accennata, e dissipare così i dubbi e le ansie di tante famiglie per l'incertezza del loro avvenire.

III. I dati contabili dell'anno 1895 si mantennero in relazione con quelli degli anni precedenti, salvo qualche oscillazione di non molta importanza, ed il preveduto progressivo aumento della spesa pei sussidi continuativi. Il capitale del Consorzio continua pertanto a diminuire, avendo subito in quest'anno la riduzione di altre L. 132,677.88, le quali aggiunte alle diminuzioni dei precedenti esercizi, che ammontarono a L. 291,259.26, danno un totale di L. 423,937.14, somma questa anticipata dalla Società per dar modo al Sodalizio di poter far fronte ai propri impegni senza intaccare il capitale.

IV. Le risultanze finanziarie si possono quindi così riassumere:

Patrimonio al 1° gennaio 1895 . . .		L. 4,483,061.56
Spese dell'anno . . .	L. 1,680,151.28	
Introiti	» 1,547,473.40	
Passività della gestione		» 132,677 88
Patrimonio al 31 dicembre 1894 (come risulta dal prospetto riflettente la composizione del fondo del Consorzio) .		L. 4,350,383.68

Per il Comitato d'Amministrazione
Il Presidente: RONCALDIER.

IL PONTE IN CALCESTRUZZO

della Coulouvrénière, sul Rodano, a Ginevra

Togliamo alcune notizie dettagliate dal *Génie Civil*, riguardo a quest'opera importante.

Il ponte ha quattro luci: due archi principali in calcestruzzo di m. 40 di corda e m. 5.55 di freccia: un arco di m. 14 di luce compreso fra i due maggiori, ed un quarto arco estremo a destra di m. 12: questa distribuzione fu resa necessaria per le speciali condizioni locali. La lunghezza totale del ponte è di m. 152 e la sua larghezza di m. 18 al netto dei parapetti. Il lavoro cominciato nel marzo 1895, fu terminato nel febbraio 1896 e le prove di collaudo finirono l'11 aprile u. s.

Speciali precauzioni furono prese per le fondazioni: le più facili erano quelle della sponda destra dove la pressione sul suolo non raggiungeva Kg. 4 per cm²; la fondazione della pila centrale, comprendente l'arco intermedio di m. 14 e i due piedritti a questo laterali, fu spinta alla profondità di m. 3.70 sotto il letto del Rodano, ed il terreno si dimostrò adatto per sostenere la pressione unitaria che ivi si verificava di Kg. 12 per cm². La fondazione di questa pila centrale che misura m. 20×27 richiese la esecuzione di robuste ture e l'impianto di pompe potenti. Più difficili erano le condizioni presentate dalla fondazione della spalla sulla sponda sinistra, avendosi trovato un terreno formato di argilla, indi del fango lacustre, al disotto del quale trovasi un grosso letto di detriti di ghiacciai, o morene. Occorse dare al suolo un grado di consistenza sufficiente, e perciò si conficcarono 176 pali lunghi da m. 11 a 12, della circonferenza di m. 1.10; la battitura si fece con battipali azionati da motore elettrico, e con un maglio di Kg. 800 di peso, ottenendosi una resistenza di T. 35 e 40 per palo: verso la sponda si conficcarono nel terreno altri 227 pali inclinati di 30° rispetto alla verticale, impiegando uno speciale battipalo obliquo pure con motore elettrico e con maglio di Kg. 2000.

Per le fondazioni si impiegò del calcestruzzo formato con kg. 200 di calce per ogni m³, in quelle parti che dovevano sopportare sforzi inferiori a 6 Kg/cm²; mentre che in quelle parti in cui la muratura doveva sopportare da 6 a 20 Kg/cm² si impiegava calcestruzzo formato con Kg. 200 a 300 di cemento per m³ e per la volta di Kg. 425: le proporzioni erano poi di 8 di sabbia e 5 di ghiaia.

Alle imposte delle volte minori vennero messe delle piastre di piombo, e non si notò alcun cedimento durante il disarmo delle centine. Le due grandi volte di m. 40 di luce, hanno invece tre articolazioni a cerniera formate da casse di ferro e perni di acciaio; le casse risultano completamente immerse nel calcestruzzo. Al disopra dei perni venne la-

sciata nella muratura una fessura verticale fino al livello del selciato, inserendo dei fogli di cartone durante il getto del calcestruzzo; questa fessura rendeva la volta completamente indipendente dalle pile e dalle spalle, e permetteva di evitare lo sviluppo di sforzi anormali al momento del disarmo.

Lo spessore dell'arco varia da m. 1.10 alla chiave, a m. 1.40 alle reni della volta. Il getto del calcestruzzo fu eseguito per zone trasversali, o conci, di m. 1 di larghezza, mettendo in opera circa m^3 100 di calcestruzzo per giorno.

Le centine in numero di 13 per ogni volta riposavano sopra 8 file di 13 pali ciascuna; e pel disarmo si usarono le solite scatole a sabbia. Durante la costruzione il cedimento delle centine si presentò con sufficiente uniformità nella misura di circa cm. 2 in chiave; prima di procedere al disarmo si lasciarono decorrere due mesi e mezzo. L'abbassamento delle centine si fece in modo lento e regolare. ed il calo totale della volta non raggiunse in chiave i cm. 4, Dei piedritti, che pur venivano soggetti a spinte assai considerevoli, solo la spalla sinistra presentò un piccolo cedimento orizzontale che non raggiunse i mm. 5.

Lo spazio fra i muri di fronte, sul timpano delle volte, venne occupato con volte longitudinali di calcestruzzo, in 9 file disposte su tre piani, ed i cui piedritti presentavano uno spessore di cm. 45, collegati nella parte superiore con tiranti trasversali di ferro di mm. 35 di diametro.

Il pavimento della strada è formato di uno strato di calcestruzzo di cemento, variabile da cm. 20 a 30, presentando nel senso trasversale una monta di cm. 10 ed è ricoperto da un letto di asfalto compresso. I marciapiedi, larghi ciascuno m. 3.50 coprono dei canali destinati a contenere condutture e cavi elettrici. Il profilo longitudinale presenta una freccia di cm. 50 nel mezzo del ponte.

I paramenti sono pure intieramente in calcestruzzo, salvo per le pile. I lavori sono stati eseguiti completamente dall'Amministrazione del servizio delle acque della città di Ginevra, e sotto la direzione dell'ing. Butticay.

Dopo terminato, il ponte venne sottoposto a diverse prove, facendovi prima transitare un treno di T. 60 su binario a scartamento ridotto, quindi vi si stese un carico di ghiaia di 500 Kg/m², e, come è noto, vi si fecero altresì passare le due locomotive delle Società del Gottardo e del Jura-Simplon, esposte nella Esposizione di Ginevra e pesanti T. 150 senza che al loro passaggio si avvertissero cedimenti di sorta.

La costruzione del ponte della Coulouvrénière è un nuovo successo pei partigiani delle volte di calcestruzzo, e conferma i vantaggi che, in determinati casi, può presentare l'impiego di cerniere all'imposta ed in chiave.

IL PRESTITO DI UN MILIARDO E LE FERROVIE SPAGNUOLE

L'illustre economista francese, Paolo Leroy-Beaulieu, nell'*Economiste Français*, esamina il progetto di legge sulle ferrovie spagnuole, votato recentemente dalle Camere, e che noi abbiamo pubblicato, nel suo testo, nel numero 38.

Il primo articolo di questo progetto, che il Leroy-Beaulieu qualifica « strano » gli suggerisce alcune critiche, che, avuto riguardo alla competenza di chi le muove, crediamo utile riferire testualmente:

« A leggere il testo di questo articolo, par di sognare; vi sono, ciononostante, dei giuristi al Parlamento spagnuolo: come non hanno veduto tutta l'inattualità di una deliberazione di questo genere? Le Compagnie ferroviarie sono delle Società anonime; ogni Società anonima è retta dai suoi statuti ed i suoi statuti stessi sono determinati dal suo scopo. Ora, una Compagnia ferroviaria è creata per fare ed esercitare delle ferrovie, non per contrattare o garantire dei prestiti di Stato.

« Ogni decisione di una Compagnia ferroviaria garantente un prestito di Stato sarebbe nulla di pieno diritto, poichè quest'operazione non è prevista negli statuti.

« D'altronde, colle ipoteche speciali che la legge spagnuola ha stabilito sulle diverse linee, come le Compagnie potrebbero procurarsi dei fondi per versarli al Governo spagnuolo o garantire questi fondi?

« Si dirà forse che questa non è che una questione di forma; che le Compagnie non interverranno direttamente e come tali; che saranno le case bancarie colle quali esse sono in relazione che tratteranno col Governo spagnuolo e che metteranno come condizione del loro concorso la proroga delle concessioni. Ciò è possibile e con questa procedura non si commetterebbero scorrettezze; non è men vero però che, in ogni modo, bisognerà bene che prima del prestito da emettere all'estero, la legge prorogante le concessioni sia resa perfettamente chiara e netta, altrimenti il prestito non potrà che naufragare miserabilmente. È dunque deplorevole che si abbia dato la forma di un mercato ad un atto di riparazione che doveva essere spontaneo.

« In ogni caso, non sarà mai prima che quest'operazione di proroga sia divenuta effettiva che si potrà emettere un prestito all'estero ».

INFORMAZIONI PARTICOLARI

DEL *MONITORE*

Conferenze ferroviarie.

Parecchi giornali hanno riportato la notizia di una conferenza indetta a Berlino fra i rappresentanti delle Ferrovie Italo-Germaniche, più direttamente interessate nei traffici fra i due paesi, allo scopo di studiare il miglioramento delle tariffe e tutti i mezzi atti a facilitare detti traffici.

Crediamo che siasi scambiata tale notizia coll'altra, che ci consta invece positiva, della riunione, il 21 corr. mese, a Roma, della 17ª Conferenza generale della Lega ferroviaria italo-germanica, nella quale Conferenza si tenderà appunto allo scopo di cui sovra, trattando, fra l'altro, della riforma delle tariffe dirette pel servizio italo-germanico e dell'istituzione di alcune nuove tariffe speciali.

Conferenza per lo scambio dei veicoli fra le Amministrazioni della Lega italo-germanica.

Il 7 corr. si radunerà in Budapest, presso la Direzione delle Ferrovie ungheresi dello Stato, la Commissione internazionale, incaricata di discutere il progetto di nuovo regolamento per lo scambio dei veicoli fra le Amministrazioni della Lega italo-germanica, della quale, oltre le Ferrovie italiane dell'Adriatico e del Mediterraneo, fanno parte le Ferrovie germaniche, svizzere, belghe ed olandesi.

Sappiamo che il nuovo regolamento tende a rendere sempre più facile e regolare lo scambio del materiale ruotabile in servizio cumulativo fra le accennate Ferrovie.

Spese relative alle ferrovie complementari.

Con reale decreto del 16 settembre 1896 venne disposto che dal fondo complessivo di L. 35,055,128, approvato colle leggi 12 luglio 1894, N. 318, e 30 giugno 1896, N. 251, per spese relative alle ferrovie complementari, sia autorizzato un 14° prelevamento di L. 2,490,876.05, che verrà ripartito in aumento ai fondi residui dell'esercizio 1895-96 per le linee Parma-Spezia, Faenza-Firenze e Messina-Patti-Cerda.

><

Ferrovia Milano-Saronno.

(Doppio binario Bovisa-Bollate).

Nei prossimi giorni avrà luogo, per parte del R. Ispettorato ferroviario del Circolo di Milano, una visita di ricognizione dei lavori per il raddoppio del binario sulla tratta da Bovisa a Bollate, della linea della Società Nord-Milano.

Il doppio binario verrà in seguito continuato fino a Saronno, ed in allora si avrà l'intera linea Milano-Saronno in condizione d'essere esercìta senza incrocio di treni.

><

Ferrovie del Mediterraneo.

(Per il servizio merci nella stagione della vendemmia).

Siamo informati che la Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo si è vivamente interessata delle condizioni nelle quali dovrà svolgersi il servizio delle merci nella stagione che ora si apre a motivo della insufficiente dotazione del materiale.

Nella seconda decade del mese di settembre testè decorso, il prodotto della piccola velocità è stato di L. 170.000 superiore a quello del periodo corrispondente dello scorso anno, ciò che si ritiene abbia richiesto 1200 carri in più; il che spiega le deficienze che qua e là si sono già manifestate, non ostante che la vendemmia non sia ancora incominciata.

Ci consta che la predetta Direzione Generale da parte sua nulla tralascierà onde vincere, nei limiti del possibile, le difficoltà che si annunziano; ed all'uopo ha rinnovati ai dipendenti servizi gli eccitamenti già fatti perchè si cerchi con ogni sforzo di trarre dal materiale il maggior partito possibile.

><

Per il doppio binario sulla linea Milano-Gallarate.

Ci informano da Milano che quella Deputazione provinciale, convinta della vera ed urgente necessità, che la linea Milano-Gallarate sia provvista di doppio binario, ha presentato istanza al Ministero dei Lavori Pubblici affinchè nel bilancio preventivo del Ministero stesso per l'esercizio prossimo, venga inscritta la cifra necessaria ad attuare un'opera tanto e sì giustamente reclamata.

La prefata Deputazione fa notare che da tale opera sono da ripromettersi sensibili vantaggi, essendo che essa si connette allo sviluppo del commercio e delle industrie, che dagli agevolati traffici ritraggono vitalità ognor più crescente e proficua.

><

Nuove costruzioni dell'Adriatica.

(Stato dei lavori al 1° agosto 1896).

I. — Linea Lecco-Colico (in esercizio).

Continuano i lavori di completamento e sistemazione della linea.

II. — Linea Rocchetta Melfi-Potenza.

Tronco Rocchetta-Rionero (in esercizio). — Si seguita a lavorare in opere di sistemazione e consolidamento.

Tronco Rionero-Potenza. — a) Movimenti di materie. — Parte eseguita in rialzo m³ 441,950. Parte eseguita in iscavo m³ 439,772. Totale m³ 881,722. Parte da eseguirsi in rialzo m³ 128,730. Parte da eseguirsi in iscavo m³ 107,538. Totale m³ 236,268. Movimento complessivo m³ 1,117,990. Il lavoro fatto corrisponde a 74[100 del totale, con un aumento di 3[100 sul quantitativo del mese precedente.

b) Opere d'arte. — Delle 147 opere d'arte (fra maggiori e minori), N. 77 sono ultimate, 56 in costruzione e 14 non ancora iniziate. Durante il mese si è lavorato in 22 opere maggiori ed in 22 minori. Il lavoro fatto corrisponde a 76[100 del totale, con l'aumento di 6[100 sul quantitativo del mese precedente.

c) Gallerie. — Il lavoro ha proseguito nel mese nelle 12 gallerie in corso di costruzione. Si hanno nell'insieme: N. 5 gallerie ultimate, della lunghezza complessiva di m. 4111; N. 12 in costruzione, della lunghezza complessiva di m. 5918, di cui sono eseguiti m. 4950. Il lavoro fatto corrisponde a 88[100 del totale, con l'aumento di 4[100 sul quantitativo del mese precedente.

d) Stazioni. — Si è lavorato nel mese ai fabbricati della stazione di Lagopesole, ed alle fondazioni del fabbricato viaggiatori, e fabbricato alloggio del personale in stazione di Potenza Superiore; (questo ultimo, in sostituzione della Casa cantoniera ivi progettata). I fabbricati delle altre 3 stazioni sono ultimati. Il lavoro eseguito corrisponde a 72[100 del totale, con l'aumento di 1[100 sul quantitativo del mese precedente.

e) Case cantoniere. — Si è lavorato, durante il mese, in due case cantoniere, eseguendo opere di finimento. Nell'insieme si hanno: N. 35 ultimate e N. 5 in costruzione. Lavoro eseguito 95[100 del totale, con l'aumento di 1[100 sul quantitativo del mese precedente.

f) Passaggi a livello. — Lavoro eseguito 62[100 del totale, con l'aumento di 1[100 sul quantitativo del mese precedente.

g) Opere di consolidamento. — In corso di costruzione N. 35. Ultimate N. 54; quindi se ne sono, nel mese, ultimate N. 10, e iniziate N. 3 nuove.

h) Armamento. — Lavoro nel mese, ml. 900 di massicciata, in 1° strato; e ml. 340 di posa. Nell'insieme si ha: massicciata, 1° strato ml. 12,430; massicciata, 2° strato ml. 1915. Posa ml. 3,760.

III. — Linea Rocchetta Melfi-Gioia (in esercizio).

IV. — Linea Sulmona-Isernia.

Tronco Sulmona-Cansano (in esercizio).

Tronco Cansano-Isernia. — a) Movimenti di materie. — Parte eseguita in rialzo m³ 1,386,335. Parte eseguita in iscavo m³ 838,065. Totale m³ 2,274,400. Parte da eseguirsi in rialzo m³ 84,170. Parte da eseguirsi in iscavo m³ 60,640. Totale m³ 144,810. Movimento complessivo m³ 2,419,210. Il lavoro fatto corrisponde a 93[100 del totale, con un aumento di 1[100 sul quantitativo del mese precedente.

b) Opere d'arte. — Delle 345 opere d'arte (fra maggiori e minori), N. 283 sono ultimate, N. 50 sono in corso di costruzione e N. 12 non iniziate. Durante il mese si è lavorato in 19 opere minori ed in 20 maggiori. Il lavoro fatto corrisponde a 93[100 del totale, con un aumento di 2[100 sul quantitativo del mese precedente.

c) Gallerie. — Gallerie ultimate N. 34, della lunghezza complessiva di m. 19,863. Gallerie in costruzione N. 6, della lunghezza complessiva di metri 1130, di cui eseguiti m. 1026. Si sono iniziate nel mese 2 piccole gallerie artificiali, aggiunte, alle progressive 91.352 e 97.082. Il lavoro eseguito nel mese non influisce che per millesimi sulla percentuale; onde si ritiene quella del mese precedente 99[100.

d) Stazioni. — Si è lavorato nel mese in 19 fabbricati delle varie stazioni. Iniziate le fondazioni dei magazzini merci nelle stazioni di Roccaraso e Pescolanciano. Nell'insieme si hanno: N. 4 stazioni con i fabbricati ultimati, e N. 11 con i fabbricati in costruzione. Il lavoro fatto

corrisponde a 78[100 del totale, con l'aumento di 5[100 sul quantitativo del mese precedente.

c) Case cantoniere. — Si è lavorato in 8 caselli, eseguendo in maggior parte lavori di finimento. Complessivamente si hanno: N. 69 ultimati, e N. 28 in costruzione. Il lavoro fatto corrisponde a 93[100 del totale, con l'aumento di 1[100 sul quantitativo del mese precedente.

f) Passaggi a livello. — Lavoro eseguito 57[100 del totale, con l'aumento di 1[100 sul quantitativo del mese precedente.

g) Opere di consolidamento. — In corso di costruzione, N. 13. Ultimate, N. 111, delle quali 18 durante il mese.

h) Armamento. — Eseguiti nel mese ml. 14,400 di massicciata in 1° strato, e ml. 6440 di posa. Nello insieme si ha: massicciata, 1° strato, ml. 76,870, massicciata 2° strato ml. 21,106. Posa ml. 45,900.

V. -- **Linea Barletta-Spinazzola** (in esercizio).

><

Ferrovie del Mediterraneo.

(Proposte, progetti, preventivi, ecc., presentati all'approvazione governativa).

Alla serie delle proposte presentate alla superiore approvazione dalla Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo, da noi pubblicate nel precedente numero, riguardanti i lavori e le provviste da farsi in conto della Cassa per gli aumenti patrimoniali durante il corrente esercizio finanziario 1896-97, aggiungiamo le seguenti:

1. Progetto dei lavori occorrenti per il raddoppiamento di binario fra le stazioni di Busto Arsizio e di Gallarate, lungo la ferrovia da *Rho* a *Gallarate*. La spesa all'uopo preventivata ascende a L. 280,700, ivi comprese L. 127,537.20 per materiale metallico di armamento;

2. Il progetto dei lavori necessari per attivare il servizio a doppio binario sul tronco Roma Tuscolana-Roma San Paolo, lungo la linea da *Roma* a *Pisa*, con annesso preventivo di spesa di lire 172,000, non comprese lire 7941.12 per materiale metallico di armamento;

3. Il progetto dei lavori occorrenti per la sistemazione del Bivio di Vignale per l'esercizio a doppio binario dei due tronchi paralleli fra Novi ed il Bivio stesso, lungo la strada ferrata da *Alessandria* ad *Arona*. La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 31,250 oltre a L. 9970 per materiale metallico di armamento;

4. La proposta delle opere necessarie all'impianto di apparati centrali al raddoppio Guglielmi, fra le stazioni di Pisa-Civitavecchia (linea *Roma-Pisa*), con annesso preventivo di spesa di L. 12,600;

5. La proposta dei lavori occorrenti per la sistemazione dei dischi di segnalamento a distanza lungo la ferrovia da *Eboli* a *Metaponto*, con annesso preventivo di spesa di L. 64,000;

6. La proposta per la costruzione di un forno alla casa cantoniera, al chilometro 307.769, della linea *Roma-Pisa*. Spesa preventivata L. 295;

7. Proposta per la costruzione di forni a 36 case cantoniere sul tronco *San Paolo-Cecina*, con annesso preventivo di spesa di L. 11,850;

8. Proposta per la costruzione di una casa cantoniera doppia, al chilometro 143.965, della linea da *Roma* a *Pisa*. La spesa all'uopo preventivata ammonta a lire 7800;

9. La proposta per la costruzione di forni esterni e di cucinette e per la soppressione delle latrine in 15 case cantoniere doppie fra Villa San Giovanni e Gioia Tauro, nella linea da *Reggio* a *Castrocucco*, con annesso preventivo di spesa di L. 3500;

10. La proposta per la costruzione di un forno nella stazione di Torano-Lattarico, nella linea da *Sibari* a *Cosenza*, con preventivo di L. 550;

11. La proposta pei seguenti risanamenti di massicciata:

a) nel doppio binario fra *Alessandria* e *Novi*, fra le progressive chilometriche 98.792 e 99.940 della linea Torino-Genova. Spesa occorrente L. 20,000;

b) del vecchio binario sulla strada da Bianzè a Tronzano, fra i chilometri 51.100 e 54.060 della linea da *Torino* a *Milano*, con annesso preventivo di spesa di L. 30,000;

c) su alcune tratte della linea da Empoli a Chiusi, della lunghezza di m. 1848. Spesa occorrente L. 15,000;

d) fra il chilometro 281.845, scambio estremo della stazione di Cecina verso Pisa, ed il chilometro 285.106, ponte sul torrente Tripesce, e dal chilometro 301.750 al chilometro 305 della linea *Roma-Pisa*. La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 50.000:

12. La proposta per l'aggiunta di un filo telegrafico fra Voghera e Tortona, lungo la linea da *Milano* a *Novi*, con annesso preventivo di spesa di L. 5250;

13. La proposta pell'impianto di un apparecchio elettrico ottico di controllo nella stazione di Spinetta, lungo la ferrovia da *Alessandria* a *Piacenza*. Spesa L. 200;

14. La proposta pell'impianto di due circuiti telegrafici speciali fra Milano P. T. ed Abbiategrasso, e fra Abbiategrasso e Mortara, nella linea da *Alessandria* a *Milano*. Spesa occorrente L. 2050;

15. Proposta per la fornitura d'istrumenti di blocco per scorta presso l'Ispettorato principale di Genova. Spesa occorrente L. 750;

16. Proposta per l'applicazione di sonerie elettriche di controllo ai dischi verso Foggia e verso Cancello della stazione di Caserta, nella linea da *Roma* a *Napoli*. Spesa preventivata L. 540;

17. Proposta per l'applicazione di due sonerie elettriche di controllo al disco verso Metaponto della stazione di Reggio-Centrale, nella linea da *Reggio* a *Metaponto*. Spesa occorrente L. 280;

18. La proposta di divisione ad Agropoli del circuito 1608, *Battipaglia-Castelnuovo Vallo*, coll'impianto in detta stazione di un apparecchio traslatore. Spesa preventivata L. 560;

19. La proposta pell'impianto di un ufficio telegrafico nella stazione di Angri, lungo la ferrovia da *Napoli* a *Battipaglia*, e conseguente aumento delle batterie di pile degli uffici del circuito Torre Annunziata Centrale-Novara, con preventivo di spesa di L. 620;

20. Proposta di chiusura con muretti a secco di alcune tratte saltuarie della linea da *Roma* a *Pisa*, con annesso preventivo di spesa di L. 16,200;

21. Proposta per il completamento delle chiusure nella stazione di Collegno, della linea *Torino-Susa*, con preventivo di spesa di L. 1600;

22. Proposta per il completamento delle chiusure nel piazzale della stazione di Bra, lungo la linea da *Alessandria* a *Cavallermaggiore*. La spesa all'uopo preventivata ascende a L. 5680;

23. Proposta per l'impianto di m. 220 di stecconato rustico in stazione di Villafranca d'Asti, fra le progressive 40.767, 40.930 e 41.040, 41.097; a destra della linea da *Torino* a *Genova*, con annesso preventivo di spesa di L. 1440;

24. Proposta per il completamento delle chiusure con muro in malta, del tratto a valle tra i km. 4292 e 4395, della linea da *Napoli* ad *Eboli*, fra le stazioni di San Giovanni a Teduccio e di Portici. Spesa preventivata L. 1600;

25. Proposta per la sostituzione di sbarre in ferro alle catene di chiusura di N. 19 passaggi a livello tra *Napoli* e *Salerno* e di cancelli in ferro scorrevoli al passaggio al livello al chilometro 52.065, della linea da *Napoli* ad *Eboli*, fra le stazioni di Vietri e di Salerno. Spesa preventivata L. 5770, oltre a L. 595 per materiale metallico di armamento;

26. Proposta dei provvedimenti necessari per aumentare la potenzialità delle tre Officine di *Torino P. N.*- *Milano Centrale* e *Roma-Termini*, per la carica degli accumulatori per l'illuminazione elettrica delle vetture e per l'impianto di una nuova officina analoga nella stazione di Napoli. L'esecuzione delle opere e provviste all'uopo necessarie richiederà la presunta spesa di lire 39,507.72;

27. Proposta per l'applicazione delle boccole d'acciaio a N. 50 carri *H* di nuova costruzione, per cui è preventivata la spesa di L. 6000;

28. Proposta per l'applicazione del freno Westinghouse a tre locomotive a ruote libere. Spesa occorrente L. 8695.40;

29. Proposta per l'applicazione Westinghouse e del freno Henry, e della condotta del riscaldamento a vapore a N. 35 carri *HB*. La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 44,485;

30. Proposta per l'applicazione degli apparecchi di sicurezza alle chiusure delle porte di 500 bagagliai. Spesa preventivata L. 7340;

31. Proposta, per l'applicazione a 218 locomotive, degli apparecchi speciali per la lavatura dei tubi bollitori delle caldaie col vapore. La spesa all'uopo necessaria è preventivata in L. 7412.

(Provviste di materiale metallico).

Le provviste di materiale metallico da farsi a carico della Cassa per gli aumenti patrimoniali per l'esecuzione di lavori urgenti durante l'esercizio finanziario 1896-97, giusta le proposte presentate all'approvazione governativa dalla Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo, esclusi i rifacimenti di binari e scambi, sono le seguenti:

Tonnellate 780 di rotaie in acciaio fuso di primo tipo e del modello N. 2 normale, di lunghezze diverse per binario corrente e per scambi e crociamenti:

N. 6000 stecche di acciaio, di cui: N. 3300 a corniera per armamento di primo tipo, del peso totale approssimativo di chilogrammi 26,400; N. 200 piane per armamento modello 2, peso chilogrammi 1400; N. 1000 a corniera per armamento modello 2, peso kg. 10,100, e N. 1500 a corniera per armamento modello 3, peso chilogrammi 8700;

N. 14,600 chiavarde, di cui: N. 11,000 a becco per armamento di primo tipo, peso chilogrammi 8800; N. 600 a testa sferica per armamento modello 2, peso kg. 400; N. 3000 a becco per armamento modello 3, peso chilogrammi 1800;

N. 1500 piastre speciali di giunzione in ferro colato per armamento di primo tipo con rotaie da m. 12, del peso totale approssimativo di kg. 14,100;

N. 37,700 piastre in ferro, di cui: N. 20,000 intermedie a fori circolari per armamento di primo tipo, peso kg. 40,000: N. 4500 intermedie per armamento modello 2, peso kg. 9000; N. 1200 di controgiunto per armamento modello 2, peso chilogrammi 2400; N. 4000 di fondo per armamento mod. 3, peso chilogrammi 6400; e N. 8000 intermedie per armamento modello V, 4 (acciaio), peso chilogrammi 16,000;

N. 46,000 caviglie a vite mordente in acciaio da mm. 13 di lunghezza, esclusa la testa, per armamento di primo tipo con rotaie da m. 12, del peso totale approssimativo di kg. 18,400;

N. 26,000 arpioni in ferro, di cui: N. 4000 ordinari per armamento di primo tipo, peso kg. 1600; N. 11,000 ordinari per armamento mod. 2, peso kg. 4400; N. 3000 speciali d'arresto per armamento mod. 2, peso kg. 1500; e N. 8000 ordinari per armamento mod. 3, peso chilogrammi 3200.

La spesa complessivamente preventivata per le forniture suaccennate, ascende a L. 265,000.

><

Per l'ampliamento della stazione di Salerno.

È stata recentemente tenuta in Salerno una conferenza fra rappresentanti del Governo e della Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo, allo scopo di concordare le modificazioni da arrecarsi al progetto presentato da questa Amministrazione, in data del 22 luglio 1895, per provvedere all'ampliamento della stazione di Salerno, in dipendenza dell'apertura all'esercizio della linea da Battipaglia a Reggio.

Rappresentavano il Governo i signori: comm. ing. Vincenzo Niccolari, R. Ispettore Superiore delle Strade Ferrate; cav. ing. Giovanni Bramardi, Direttore tecnico Governativo per le ferrovie a Salerno; cav. ing. Antonio Grossi, R. Ispettore delle Strade Ferrate, delegato dal R. Ispettore Capo del Circolo Ferroviario di Napoli.

Rappresentavano la Società delle Ferrovie del Mediterraneo i signori: cav. Edoardo Bellio, Ispettore principale del Movimento e Traffico: cav. ing. Carlo Gallarini, Capo sezione principale della Trazione; cav. ing. Lorenzo Amodeo, Capo Sezione principale del Mantenimento e Lavori; ing. Gaspare Grillo, Capo della 18ª sezione del Mantenimento e Lavori.

Dopo matura discussione vennero concertate le riduzioni da apportarsi al progetto sovraindicato; e la Società ha assunto l'impegno di presentare sollecitamente un progetto nuovo, riformato in relazione agli accordi presi nella conferenza della quale è questione.

><

La sub-concessione della ferrovia Sala-Catanzaro.

Con reale decreto del 16 settembre 1896 è stato dichiarato irricevibile il ricorso presentato in data del 24 luglio 1896 dal Comune di Catanzaro contro l'ordinanza del 3 giugno dello stesso anno, della Giunta provinciale Amministrativa di Catanzaro, riguardante la subconcessione della Funicolare tra la stazione ferroviaria di Sala e la Città di Catanzaro.

><

Nozze di S. A R. il Principe di Napoli.

Le Società ferroviarie hanno presentato al R. Ispettorato Generale le loro proposte di facilitazioni pei viaggi a Roma in occasione delle nozze di S. A. R. il Principe di Napoli.

Tali facilitazioni consistono:

a) Nel ribasso del 50 0[0 per le distanze da 30 a 200 chilometri;

b) Nel ribasso del 60 0[0 per le distanze oltre i 200 chilometri;

c) Nel ribasso del 70 0[0 per i treni popolari, che verranno effettuati con vetture di 2ª e 3ª classe.

Le Società suddette stanno occupandosi dei particolari relativi alle accennate facilitazioni speciali, le quali saranno quanto prima pubblicate.

><

Lavori alla stazione di Lecco.

L'Adriatica ha presentata la proposta relativa alla esecuzione di alcune modificazioni ed aggiunte agli impianti attuali della stazione di Lecco. I lavori proposti fanno parte di quelli di ampliamento della stazione medesima, da eseguirsi in dipendenza dell'innesto della linea per Como e per Colico.

><

Per gli itinerari dei biglietti di andata e ritorno di istituzione temporanea.

Il giorno 20 del mese di settembre testè decorso si tenne in Torino una conferenza fra i rappresentanti del R. Ispettorato generale delle Strade Ferrate e delle Amministrazioni ferroviarie del Mediterraneo e dell'Adriatico, per trattare della questione relativa agli itinerari dei biglietti di andata e ritorno di istituzione temporanea per l'occasione di esposizioni, di feste straordinarie, ecc.

Non essendosi, in detta conferenza, addivenuti a conclusioni pratiche, il giorno 26 dello stesso mese se ne tenne un'altra, pure a Torino, allo scopo di addivenire, possibilmente, in ordine alle nuove reciproche proposte presentate dai delegati delle due Amministrazioni interessate.

Anche la nuova conferenza però non ha portato ad alcun risultato positivo. Vennero solo ammessi taluni accordi riguardanti esclusivamente la istituzione temporanea di taluni biglietti di andata e ritorno, da attuarsi in occasione delle feste a Roma pel matrimonio di S. A. R. il Principe di Napoli.

><

Istanza per liberare dagli oneri ferroviari la provincia di Trapani.

Ci informano da Trapani che quel Consiglio provinciale, preoccupato delle gravissime condizioni economiche in cui versa la Provincia, in una sua recente tornata ha deliberato alla unanimità il seguente ordine del giorno, che, per mezzo della propria Deputazione provinciale, ha fatto tenere a S. E. il Ministero dei Lavori Pubblici:

« Il Consiglio provinciale, confermando i suoi precedenti voti che corrispondono a vivi e persistenti reclami delle popolazioni, domanda che il Governo del Re adotti i provvedimenti necessarî per estendere alla provincia di Trapani il beneficio della legge 29 luglio 1879, N. 5002, liberandola dal gravissimo onere ferroviario che costituisce quasi una punizione, per avere la Provincia di Trapani compiuto, prima delle altre, ciò che poi lo Stato fece in loro favore, a proprie spese, non escluse quelle che si trovavano nella stessa condizione della provincia di Trapani, ed ottennero del Governo il riscatto delle loro ferrovie ».

La Deputazione provinciale, nel rassegnare al sig. Ministro il voto suespresso, ha manifestata la fiducia che vorrà benignarsi di tenerlo in ispeciale considerazione, e provvedere, con atto di debita riparazione, da tanto tempo invocato, al soddisfacimento delle legittime aspirazioni della Provincia, ed al sollievo delle gravi condizioni economiche della medesima.

><

Orario della Navigazione sul lago di Garda.

La Impresa di navigazione sul lago di Garda ha sottoposto alla approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici talune modificazioni all'attuale orario delle corse dei piroscafi che fanno servizio sul detto lago. Le proposte modificazioni dovrebbero venire attuate col 15 del corrente mese di ottobre.

><

Ferrovie del Mediterraneo.

(Proroga dei prezzi ridotti).

La Mediterranea ha disposto che venga prorogato l'esperimento dei prezzi ridotti approvato per le linee:

Cuneo-Borgo San Dalmazzo-Roccavione Robilante e Vernante; Voghera-Stradella; Milano-Pavia; Milano-Magenta.

><

Tariffe ferroviarie italiane.

La Mediterranea ha presentato con parere favorevole al Ministero dei Lavori Pubblici un'istanza della Ditta Fratelli Tavella, tendente ad ottenere la rinnovazione per un altro anno, ed alle stesse condizioni, della concessione che va a scadere col 31 ottobre 1896, relativa ai trasporti di sale a vagone completo da Milano a Monza.

—

Il Ministero del Tesoro, d'accordo con quello delle Finanze, ha dato la sua approvazione:

a) alla rinnovazione per un altro anno, a datare dal 15 settembre ed alle medesime condizioni di prima, della concessione goduta dalla Ditta Gabrielli e Bramante pel trasporto di sale da Novara a Biella;

b) la proposta concordata fra le Amministrazioni ferroviarie del Mediterraneo, dell'Adriatico e della Sicilia, riguardante l'assimilazione, per gli effetti del trasporto in ferrovia, del carburo di calcio per la fabbricazione del gas acetilene, all'acido carbonico liquido, inscrivendolo così nella terza classe, serie *B*, della tariffa speciale, N. 109, a piccola velocità;

c) all'attivazione, a partire dal 1° ottobre 1896, del 13° supplemento alle tariffe del servizio italo-svizzero.

—

Pel giorno 16 corrente è indetta a Roma, presso il R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate, una conferenza fra i delegati delle Amministrazioni ferroviarie e quelli dei Ministeri dell'Interno, della Guerra, della Marina e dell'Agricoltura, Industria e Commercio, allo scopo di coordinare l'attuale allegato 9 alle tariffe con le disposizioni della legge di pubblica sicurezza pel trasporto degli esplosivi.

—

La Mediterranea ha presentato con parere favorevole, al Ministero dei Lavori Pubblici, una istanza della Ditta Fratelli Cacare, intesa ad ottenere che la concessione accordatale per i suoi trasporti di sansa vergine a vagone completo, in partenza da stazioni mediterranee con destinazione a Taranto, che va a scadere col 31 ottobre 1896, sia rinnovata alle stesse condizioni per un altro anno e cioè fino a tutto ottobre 1897.

><

Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici:

Ha preso in esame il progetto definitivo d'appalto d'un primo gruppo di lavori nella stazione marittima di Venezia, ed ha manifestato l'avviso che il progetto stesso possa essere approvato e che le opere in esso previste siano da appaltarsi all'Adriatica pel prezzo a corpo di L. 335,000 ed alle condizioni dell'atto di sottomissione presentato dalla Società medesima;

Ha dato il proprio parere sugli atti di collaudo dei lavori eseguiti dalla Impresa Brichieri-Colombo e succes-

sori, riguardanti i lavori di costruzione del tronco della ferrovia Parma-Brescia-Iseo compreso fra Piadena ed Asola, ritenendoli meritevoli di approvazione per una determinata somma, la quale comprende anche i compensi ammessi in diritto, e ritenendo che possa concedersi alla Impresa stessa altra somma a tacitazione delle vertenze da essa sollevate per l'esecuzione dei lavori suddetti;

Ha anche dato il proprio parere sulla questione riguardante una transazione concordata colla Impresa Maggiorani circa i maggiori compensi da essa domandati in dipendenza dei lavori di costruzione del tronco da Mandela a Colli, della ferrovia Roma-Solmona.

Il Consiglio ha espresso, in proposito, l'avviso che si possa approvare l'atto di sottomissione che l'Impresa ha presentato per la transazione di tutte le vertenze e delle liti riguardanti l'esecuzione dei lavori predetti.

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, in sue recenti adunanze, ha dato parere favorevole sui seguenti affari ferroviari:

Progetto di appalto e misura del tronco Borgo a Mozzano-Bagni di Lucca della ferrovia Aulla-Lucca.

Progetti esecutivi delle travate metalliche lungo il tronco Ponte a Moriano Borgo a Mozzano della ferrovia Aulla Lucca.

Liquidazione degli esproprii di alcuni appezzamenti di terreno di proprietà Rossi per la costruzione del tronco Fognano-Marradi della ferrovia Firenze-Faenza.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia del Sempione. — Domenica scorsa, in una delle sale della Regia Università di Genova, convennero in buon numero i signori ingegneri congressisti ad assistere all'annunziata Conferenza dell'ing. cav. Cosimo Canovetti sul tema del Valico del Sampione.

Il chiaro conferenziere, con rara facondia, che gli è propria, e con ricchezza di cognizioni scientifiche, tenne desta per quasi due ore l'attenzione del colto uditorio nello svolgimento il più minuto dei dettagli tecnici della intrapresa della Ferrovia del Sempione, di cui si mostrò perfetto conoscitore, specialmente per quanto riguarda i nuovi e migliorati sistemi di arieggiamento da introdursi nella perforazione della grande galleria.

Alla importanza commerciale del nuovo valico accennò senza esagerazioni, non illudendosi punto sulla proficuità della nuova ferrovia di fronte agli interessi di Genova; ed avendo anzi notato che il Comune e la Provincia avrebbero concesso il contributo di due milioni colla condizione assoluta del doppio binario, fece conoscere essere questo sfumato e perciò con esso il contributo.

La conferenza dell'ing. Canovetti fu assai gustata dagli attenti ascoltatori, e un applauso unanime e prolungato salutò alla fine il dotto e facondo oratore.

Per la stazione Brignole a Genova. — Il Consiglio Direttivo dell'Associazione Generale fra industriali e commercianti di Genova, in sua seduta del 25 settembre, compreso della grande importanza e dell'estremo bisogno per la città che sia una buona volta risolta la questione della stazione principale in modo conforme al decoro della città ed alle esigenze del primo Emporio Commerciale Marittimo Italiano;

Ritenuto conveniente che, trattandosi di un interesse tanto vitale per Genova, la voce della cittadinanza sia invitata a pronunciarsi ponderatamente e solennemente;

Deliberava di convocare per il giorno di domenica 11 ottobre p. v. un pubblico Comizio in un locale che sarà prossimamente designato.

Ferrovia Genova-Piacenza. — Intorno al disegno della costruzione di questa linea ci informano che dagli studi sul terreno che sarebbero stati eseguiti sotto l'alta direzione dell'on. generale Dal Verme, seguendo il tracciato del compianto ing. generale Veroggio, cui potranno apportarsi importanti migliorie, risulterebbe che le due maggiori gallerie avranno una lunghezza assai inferiore di quanto era stato prima preveduto.

Quella della Presa (Trappena) alle Ferriere non oltrepasserà i quattro chilometri, e quella dell'alta Fontanabuona alla Trebbia, sotto il monte Camolaio, rimarrà tra i limiti dai cinque ai sei chilometri.

Siamo altresì assicurati che detti studi saranno prossimamente resi pubblici.

Nuove costruzioni ferroviarie. — Si annuncia che entro il corrente ottobre o nella prima quindicina di novembre verranno indette le aste per l'appalto dei lavori di costruzione dei tronchi ferroviari Borgo a Mozzano-Bagni di Lucca (linea Aulla-Lucca) e S. Felice-Poggio Rusco (linea Bologna-Verona).

Ferrovie dell'Adriatico. — *Prodotti dal 1° gennaio al 20 settembre 1896.* — Nella decade dall'11 al 20 settembre 1896 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate Meridionali, Rete Adriatica (Rete principale e Rete complementare) ascesero a L. 3,081,374.30, con una diminuzione di L. 428,854.46 su quelli ottenuti nella corrispondente decade del 1895.

L'insieme dei prodotti dal 1° gennaio al 20 settembre 1896 si ragguaglia a L. 69,671,052.17, e presenta una diminuzione di L. 1,779,436.59 in confronto dello stesso periodo del precedente esercizio.

Ferrovie della Sicilia. — *Prodotti dal 1° luglio al 10 settembre 1896.* — Nella decade dal 1° al 10 settembre i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate della Sicilia (Rete principale, Rete complementare e Stretto di Messina) ascesero a L. 285,325, con una diminuzione di lire 2176 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

I prodotti dal 1° luglio al 10 settembre 1896 ammontano a L. 1,955,730, con una diminuzione di L. 71,188 sul corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

Ferrovia Milano-Chiavenna. — *Scontro nella galleria di Piona.* — Il diretto numero 12, Milano-Chiavenna, partito dalla stazione di Milano alle 9.10 di mattina del 28 di settembre u. s., era quasi giunto alla stazione di Dorio, quando ad una curva molto stretta la macchina col tender sviarono.

Riesciti inutili gli sforzi del personale del treno per rimettere la macchina sul binario, e non avendo la stazione di Dorio apparato telegrafico, si telegrafò da Dervio alle stazioni di Colico e di Lecco l'accaduto, domandando aiuto. Infatti da Lecco partì una locomotiva con un bagagliaio carico di leve, cunei, puntelli, ecc., mentre da Colico quel capo-stazione mandò, per il trasbordo, una locomotiva, che, stando alla coda, spingeva una carrozza di prima, una di seconda ed una di terza classe. Il personale poi che si trovava in stazione a Colico, montò sulla carrozza di terza classe, che stava alla testa del piccolo treno, sperando di poter tornar utile nelle opere di disincagliamento.

Salirono pure sulle vetture il brigadiere dei carabinieri Francesco Gino coll'appuntato Osio Secondo.

Nel frattempo però il personale del treno deragliato era giunto a rimettere la locomotiva sul binario, per cui il convoglio aveva ripreso la sua corsa, con una velocità però limitatissima. La fatalità volle che nessuno pensasse, prima di mettere in movimento il treno, di darne avviso a Colico, o forse, poichè la stazione di Dorio non ha telegrafo, il telegramma d'avviso fu fatto, ma giunse a Colico quando il treno di soccorso era già partito. Questa circostanza importantissima verrà messa in sodo dall'inchiesta; ma, comunque sia, la disgrazia ha voluto che il diretto ed il treno di soccorso da Colico s'incontrassero sotto la lunga galleria tra Dervio e Piona, scavata sotto l'altura detta di Garavina e lunga 1731 metri. I macchinisti s'accorsero dello scontro imminente quando evitarlo non era più possibile.

Nell'oscura galleria echeggiarono in un attimo grida do-

lorose, mentre i passeggieri, rimasti incolumi, si gettavano dagli sportelli, correndo all'impazzata, in preda ad indicibile spavento.

Il diretto era rimasto quasi incolume, ad eccezione della locomotiva, leggermente avariata. Invece i tre vagoni spinti dalla macchina di soccorso partita da Colico, erano rimasti letteralmente schiacciati per l'urto fra le due locomotive.

Coloro che erano seduti nella carrozza di terza classe, che precedeva alla testa, rimasero, qual più, qual meno, feriti, mentre il guardiafreni Carlo Brunetti rimase ucciso.

Rimase vittima del doloroso accidente anche il brigadiere dei carabinieri Gino.

Tutti i feriti furono medicati dal dottor Lodovico Loreti di Belluno, accorso con grande sollecitudine sul luogo del disastro.

Da Lecco, appena giuntavi la notizia della disgrazia, partirono quel capo-stazione, con un treno speciale di soccorso, il Procuratore del Re, il tenente dei carabinieri, l'ispettore principale della Delegazione Adriatica, ing. Ferrario; l'ing. capo-sezione della trazione, Pojaghi; quello della manutenzione, Aglio; l'ispettore legale, cav. Decio; l'ispettore sanitario, Piermarino; il pretore di Bellano, avv. Mazzarino, coll'ing. Adamoli di Bellano.

Si è tosto aperta una rigorosa inchiesta per stabilire a chi spetti la responsabilità dell'accaduto.

La galleria fu sgombrata con grande sollecitudine dai rottami delle carrozze, per cui il servizio sulla linea è regolarmente riattivato.

Sappiamo ora che il regio Ispettore-capo del Circolo di Milano ha proceduto subito ad una inchiesta col concorso dei vari Servizi interessati della Società esercente, delle cui risultanze daremo a suo tempo notizia.

Ferrovie interprovinciali di Milano. — *Scontro di due treni.* — Un treno passeggieri, del treno Milano-Lodi, composto di una locomotiva, un carro merci vuoto e quattro carrozze di viaggiatori, poco dopo la sua partenza da Melegnano, si scontrò con un treno merci vuoto, proveniente da Tavazzano, ove aveva scaricato della ghiaia. Lo scontro avvenne in un gomito di strada presso Villa Bissone. L'urto, assai violento, mandò in pezzi una locomotiva e due carri merci, sconquassando le rimanenti vetture. Otto furono i feriti, quasi tutti facenti parte del personale di servizio, e vennero tosto trasportati all'ospedale di Melegnano. Di essi, il più grave è il macchinista Marinoni Angelo, il quale, avvedutosi dell'imminente disastro, cercò scongiurarlo dando il controvapore e serrando con tutta forza il freno; ma, all'urto, il manubrio gli sfuggì dalle mani, colpendolo in pieno petto.

Meno gravemente ferito è certo Luigi Tresoldi. Così pure il badilante Boccalari Stefano, che si trovava sul treno ghiaia, riportò parecchie ferite.

Gli altri feriti sono: il conduttore Giulio Zabaglio; il fuochista Marcolini Germano; il capo-treno Massiroli Giovanni; i frenatori Angelo Ciceri, Piazzi, Colombo e Boccalari.

Il capo-stazione di Melegnano venne dal pretore, accorso sul luogo, dichiarato in arresto, perchè ritenuto responsabile del disastro.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie del Belgio. — *Una nuova linea diretta da Charleroi a Mons.* — È stata progettata una nuova linea ferroviaria riunente quella da Mons a Manage e quella da Ecaussines a Haine-Saint-Pierre (Bruxelles-Chimay). Da parecchi anni questo progetto è allo studio. Ora è stato approvato dal Ministro delle ferrovie.

Le Amministrazioni comunali della Louvière, Saint-Waast, Trivières e Hondeug-Aimeries, il cui territorio sarà attraversato dalla nuova linea, sono state informate che il progetto avrà la sua esecuzione prossimamente.

La nuova ferrovia presenterà il vantaggio di riunire direttamente il bacino di Mons e di Charleroi.

I lavori di costruzione della nuova linea si faranno rapidamente; gli agenti dello Stato hanno già incominciati i negoziati per le espropriazioni necessare alla nuova ferrovia.

Ferrovie Inglesi. — *Ferrovia urbana di Glasgow.* — È stata recentemente ultimata una delle più importanti e costose ferrovie urbane, la *Glasgow Central.* La linea che ha una lunghezza di km. 11 1|4, è in galleria per circa km. 8; la maggior parte del sotterraneo si è dovuto fare col sistema chiamato in Inghilterra *cut and cover* al disotto delle strade principali di Glasgow; ed in parecchie località a traverso banchi di sabbia saturi dell'acqua del vicino fiume Glyde. Il costo per la costruzione della linea non è noto al pubblico, ma si assicura che se la società del *Caledonian Railway*, la quale ne ha intrapresa la costruzione, avesse saputo prima il costo di quel lavoro che durò sette anni, non l'avrebbe certamente cominciato. Si assicura che soltanto i lavori preliminari di deviazione e ricostruzione delle fogne, condotte d'acqua, di gas e di elettricità, ecc., richiesero una spesa di circa 7 milioni e 1|2. Qualunque sia il risultato finanziario dell'impresa, è certo che i 700,000 abitanti di Glasgow ricaveranno grandissimi vantaggi dalla nuova ferrovia, la quale non solo permetterà di ridurre l'eccessivo movimento della stazione centrale, ma ancora di creare nuovi servizi suburbani attraverso la città in differenti direzioni.

Ferrovie Russe. — Un *ukase* ordina le espropriazioni necessarie per i lavori seguenti che la Società della ferrovia Mosca-Kiew-Voronega è stata autorizzata ad eseguire e che dànno alla medesima una estensione di rete di 510 verste:

1° *Linee a scartamento normale:*

a) Dalla stazione di Briansk della ferrovia Lgow-Briansk alla stazione merci di Kalonga della ferrovia Briansk-Mosca ed alla stazione viaggiatori di Kalonga della ferrovia Syzzane-Viazma, e dalla stazione di Mosca della ferrovia Briansk-Mosca fino ad una o parecchie altre stazioni ferroviarie che si concentrano in questa capitale;

b) Dalla stazione di Marmyie della diramazione di Koursk-Voronega fino alla stazione di Livny della ferrovia dello stesso nome;

2° *Linee a scartamento ridotto:*

Dalla stazione di Piriatine all'imbarcadero di Krasnoé, sulla sponda sinistra del Dnieper;

3° Trasformazione della linea a scartamento ridotto di Liony in linea a scartamento normale;

4° Costruzione fino alle città, fabbriche, miniere, di diramazioni od altre vie di comunicazione perfezionate riunenteli alle linee principali succitate, come pure la costruzione di elevatori, depositi di merci, ecc.

Da parte sua lo Stato ha deliberato una somma di 10 milioni di rubli alla costruzione di vie ausiliarie.

Ferrovie degli Stati Uniti. — *Ferrovia elettrica Filadelfia-Nuova York.* — Si è costituita a Filadelfia e Nuova-York una Società con un capitale di dieci milioni di dollari per unire le due grandi città con una ferrovia elettrica.

Lo scopo di questa Società non è solo quel collegamento che ha già una lunghezza di cento miglia, ma di riunire fra di loro tutti i grandi centri della New-Yersey, ciò che porterà uno sviluppo di circa 1000 miglia. Fra poco si cominceranno i lavori fra New Brunswich, Bound Brook, Raritan e Dunellen; il contratto è già firmato per un ammontare di 475,000 dollari.

La forza motrice sarà prodotta in apposita officina a Bound Brook e ne è preventivata la spesa di mezzo milione di dollari.

Ferrovie dell'India. — *Risultati del 1895.* — Le esportazioni del grano dalle Indie avevano considerevolmente aumentato nel corso dell'esercizio 1891-92, in ragione dell'aumento dei prezzi dovuti al cattivo raccolto in Europa; ma dopo che i grani americani sono venuti ad inondare i mercati, le spedizioni dalle Indie diminuirono costantemente. Gli effetti di questa diminuzione si ripercuoterono sul traffico delle ferrovie, come si può giudicare dallo specchio seguente che dà, in tonnellate, la quantità di grano trasportata in questi quattro ultimi anni dalle principali Compagnie:

	1895	1894	1893	1892
Bengal and Nort West. . .	8,242	12,936	13,624	25,884
Bengal Central	6,446	3,978	5,032	3,116
Bombay Baroda	158,501	218,960	172,625	217,307
East Indian	237,421	233,028	166,087	357,026
Great Indian Peninsula .	131,965	161,923	319,472	388,180
Indian Midland	56,281	112,646	70,012	99,930
Madras	181,324	186,244	264,340	229,618
Nizam (Stato del) . . .	10,278	11,634	7,422	2,765
Southern Mahratta . . .	34,226	26,298	29,412	11,100
Sout Indian	861	1,176	937	842

Ecco, d'altronde, lo specchio del traffico totale delle merci e viaggiatori nel 1896 per le principali linee, con l'indicazione delle differenze in più od in meno, in rapporto all'esercizio precedente:

Compagnie	Merci		Viaggiatori	
	Tonnellate	Differenza	Tonnellate	Differenza
Bengal Central. .	153,429	+ 42,860	1,563,495	+ 33,980
— Nagpur .	1,055,254	+ 15,878	5,679,588	+ 194,674
— N.-West .	671,502	— 16,534	2,254,502	+ 162,305
Bombay Baroda .	1,327,321	+ 34,129	12,107,164	+ 524,134
— Lign. d'Etat	1,757,810	— 82,874		
East Indian . .	5,170,503	+ 380,536	17,355,626	+ 121,428
Gt. Indian Pen. .	1,845,287	— 157,777	11,362,970	+ 579,483
Indian Midland .	353,863	— 106,911	1,597,854	— 91,928
Madras	864,682	+ 13,806	8,906,790	— 1.181,395
Nizam (Stato del)	469,019	+ 49,634	1,345,909	+ 37,532
Rohil. et Kumaon	34,590	— 43,411	105,197	+ 3,428
Southern Mahratta	747,074	+ 44,011	7,325,390	+ 675,417
South Indian . .	860,128	+ 21,832	12,256,582	+ 774,725

Ed ora ecco il riassunto dei prodotti dell'esercizio 1895-1896 colle cifre corrispondenti per l'esercizio precedente (in rupie al valore di fr. 2.38):

Ferrovie dello Stato (prodotti lordi) . .	18,152,155	18,375,105
Compagnie con garanzia (prodotti netti)	3,050,31	3,270,000
Compagnie con sussidio	41,694	29,200
Totali	21,244,160	21,674,305

Notizie Diverse

Congresso degli Ingegneri a Genova. — Nel pomeriggio di sabato, 26 scorso settembre, avendo le singole Sezioni del Congresso esaurita la discussione dei temi ad esse assegnati dal programma, si tenne la seduta di chiusura.

Proclamato l'esito delle discussioni intervenute sui singoli temi e data lettura delle ricompense assegnate dalla Giurìa agli espositori delle mostre di disegni di architettura e d'ingegneria, si procedeva alla votazione per la sede del futuro Congresso degli ingegneri ed architetti italiani.

La scelta cadde sulla città di Bologna e si stabilì che il nono Congresso debba tenersi nell'anno 1899.

Dopo acconcie parole di commiato il Presidente dichiarò chiuso il Congresso.

Alla sera i congressisti si radunarono nelle sale della *Concordia* ad un amichevole banchetto improntato alla più schietta cordialità.

Al levar delle mense molti furono i brindisi. Un saluto fu mandato alla memoria del compianto ing. Cesare Parodi, già Presidente del Collegio degli ingegneri di Genova e del Comitato del Congresso, e da ultimo l'ing. Cappei, a nome dei colleghi non residenti in Genova, da tutti vivamente applaudito, mandò un caldo ringraziamento per l'ospitalità avuta nella città di Genova, e al suo benemerito Sindaco.

Porto di Livorno. — Sono state indette le gare per i lavori d'approfondimento del porto di Livorno.

È pure imminente l'appalto pei lavori del Mandraccio, per cui furono già stanziate nel bilancio dello Stato 1895-96 e 1896 97 le prime somme occorrenti.

È atteso cola l'ispettore centrale del Ministero dei Lavori Pubblici per prendere accordi in proposito con la Giunta comunale.

La bonifica del Trasimeno. — Domenica scorsa furono inaugurati i lavori di bonifica del Trasimeno, di cui ebbimo più volte occasione di occuparci durante la loro lunga e laboriosa preparazione.

E' superfluo rifare la storia, lunga storia, delle vicende che ha seguito il pensiero del bonificamento del Trasimeno da quando si voleva prosciugare tutto il lago ad oggi che si intende sistemarne le sponde ed abbassare il livello dell'emissario in modo da impedire per l'avvenire gli allagamenti delle campagne circostanti.

Una galleria già in parte costruita (300 metri fatti, e ne rimangono ancora 700) sarà il canale conduttore d'un emissario, e le acque, regolarmente incanalate e portate via, lascieranno costantemente uguale il livello del lago. Un orlo di terra, dell'estensione di qualche diecina di metri, acquistato all'agricoltura, non offrirà più lo spettacolo di pozzanghere e di stagni, in cui crescano e diffondano i loro miasmi le umide canne sorgenti a fior d'acqua, ma rimarrà terra asciutta e coltivabile in perpetuo.

Alla inaugurazione presenziarono i ministri Luzzatti e Branca, il sotto segretario di Stato De Martino, gli onorevoli Pompili, Fani, Cadolini, Brioschi.

Parlarono i ministri Luzzatti, Branca, l'on. Pompili, efficace iniziatore della costituzione del Consorzio che eseguì i lavori, e parecchi altri.

Le popolazioni delle città lacustri erano festanti.

Una nuova linea di navigazione da Genova a Costantinopoli. — È certo che in seguito a premure fatte dal Ministero della marina, la Società Generale di Navigazione inaugurerà una nuova linea di piroscafi da Costantinopoli a Genova, in prosecuzione della linea Costantinopoli-Batum, toccando i seguenti porti all'andata: Genova, Livorno, Napoli, Messina (Catania, per la sola stagione agrumaria), Porto Lagos, Dedeagatch, Dardanelli, Costantinopoli, Ineboli, Sansum, Kerassunta, Trebisonda e Batum.

Nel ritorno: Batum, Trebisonda, Kerassunda, Sansum, Ineboli, Costantinopoli, Rodostò, Dardanelli, Dedeagatch, Porto Lagos, Napoli e Genova.

Le Porte di Ferro del Danubio. — Il 27 scorso settembre l'imperatore Francesco Giuseppe inaugurò le *Porte di Ferro* del Danubio: la grandiosa opera alla quale hanno lavorato i migliori ingegneri ungheresi e ch' è durata sei anni.

Crediamo utile pubblicare alcuni particolari di questa opera, che resterà fra le più meravigliose del secolo.

Il lavoro di regolarizzazione della corrente è stato effettuato, senza alcun impiego di chiusura, nella maniera seguente: per otto chilometri circa di lunghezza fu praticato un canale che posa sull'arena del fondo e sul lato destro del fiume. Questo canale ha circa quattro metri di profondità. E', per meglio dire, composto di due parti.

Dalla parte del territorio rumeno, si stende per 1,700 metri. L'altra parte della canalizzazione dà al fiume una larghezza di 150 metri: il taglio degli scogli ha prodotto una altezza di circa una dozzina di metri al disopra del più alto livello dell'acqua.

L'altra parte della canalizzazione, lunga circa 6 chilometri, è praticata sul fiume e va sempre salendo fino alle soci di Kasın. Per la prima canalizzazione è stata indispensabile la rottura di 400 mila metri cubi di roccia,

lungo la riva serba, roccia ch'è poi servita alla costruzione dei muri del parapetto. Per la seconda canalizzazione si è dovuto far saltare sott'acqua 253 mila metri cubici di roccia.

La corrente della canalizzazione, quella di 1700 m., è molto forte: le navi a vapore dovranno sforzare le loro macchine per poterla risalire; in compenso il percorso è brevissimo e richiede, relativamente, pochissimo tempo.

Alcune prove fatte recentemente hanno dimostrato che un vapore impiega un quarto d'ora a risalire questa parte del canale e solo due minuti e mezzo per scendere.

Del resto, nei casi in cui le acque sono agitatissime e alte, su questa linea si può far uso del tonneggio.

Il lavoro, nel suo insieme, si può considerare come terminato; non resta che a dar l'ultima mano alla costruzione, lungo la rada, di depositi necessari alla navigazione.

Per esempio, si sta costruendo al disopra di Orsova, alla frontiera rumena, dov'è la stazione della ferrovia rumena, una grande stazione pel trasbordo delle merci.

Il Ministro del Commercio di Ungheria fece solennemente la consegna del canale all'Imperatore Francesco Giuseppe, nella cappella dove furono trovate le insegne di Santo Stefano sotterrate da Kossuth.

L'inaugurazione ebbe un carattere oltremodo grandioso. Vi parteciparono l'Imperatore d'Austria coll'arciduca Giuseppe, il Re Carlo di Rumania, il Re di Serbia, i grandi dignitari dei tre Stati, una folla di notabilità ungheresi, rumene e serbe e moltissimi invitati.

Si felicitarono coll'Imperatore d'Austria per la compiuta opera, il Re d'Italia, l'Imperatore Guglielmo, lo Czar ed il Papa.

L'importante opera non poteva avere un battesimo più solenne.

Nuova macchina bollatrice delle lettere. — Il giorno 23 settembre, in una sala dell'ufficio telegrafico di Milano, alla presenza di una numerosa Commissione, presieduta dal comm. Roversi, direttore superiore delle poste e dei telegrafi, ebbe luogo l'esame e il definitivo esperimento di una nuova macchina per bollare le lettere, ideata dal signor Francesco Sessini, direttore aggiunto presso la locale Direzione provinciale, uomo colto e intelligentissimo, il quale ha già presentato altre importanti ed utili invenzioni, a cui auguriamo quelle maggiori soddisfazioni che sono dovute al suo vivace ingegno e alla sua costante operosità.

La nuova macchina è messa in azione da un semplice motorino elettrico che comunica il movimento al braccio che sostiene i bolli per mezzo di un tirante, il quale allaccia due ruote eccentriche. Si hanno da 75 a 116 bolli al minuto, chiari e perfetti, e la velocità viene accelerata o ritardata a piacimento, e lo stesso bollatore la regola, adattandola alla sua stessa sveltezza.

Questa ingegnosa e ben riuscita innovazione recherà gran sollievo alla classe dei serventi bollatori, che devono ora sostenere un faticosissimo lavoro, nocevole alla salute, e con grave perdita di tempo, a scapito delle spedizioni, donde i continui ritardi che si lamentano quasi ogni giorno dal pubblico.

Ne avvantaggeranno eziandio i destinatari dalle lettere, i quali potranno leggere chiaramente il luogo e la data di impostazione.

Questa macchina ha pure il pregio di essere unita di *doppi bolli*, mentre attualmente si bolla con un sol bollo a mano, le cui impressioni riescono nella massima parte veramente indecifrabili.

Le relazioni commerciali italo-francesi. — La Camera di Commercio francese sedente a Milano, ha pubblicato ora una interessante Memoria sul movimento commerciale dell'Italia, specialmente in riguardo ai rapporti con la Francia.

È un lavoro chiaro ed equanime; con esso, la Camera viene, in sostanza, a queste conclusioni:

1° che l'Italia, dopo la rottura commerciale con la Francia, nel 1887, è riuscita, mercè nuovi sbocchi, a raggiungere nel 1895 circa la cifra generale delle esportazioni verificatesi in franchi 1,005,039,988 nel 1887; fr. 979,031,154 nel 1895: differenza in meno nel 1895, fr. 25,158,844. Viceversa l'Italia ha diminuito notevolmente le sue importazioni dall'estero: da franchi 1,605,419,823 nel 1887 è discesa nel 1895 a fr. 1,121,193,503: differenza in meno nel 1895, fr. 484,226,260;

2° che la Francia pure è rimasta circa nei limiti del commercio generale del 1887. Essa ha ridotto le sue importazioni dall'estero da franchi 4,025,966,000 nel 1887 a fr. 3,719,900,000 nel 1895: differenza in meno, franchi 306,066,000. Ed ha aumentate le sue esportazioni da fr. 3,246,409,000 nel 1887 a fr. 3,373,800,000 nel 1895: differenza in più, fr. 127,391,000;

3° che nei rapporti fra l'Italia e Francia ha perduto poco più la prima: l'Italia ebbe nel 1895 un'importazione in Francia per fr. 114,600,000 contro fr. 307,709,516 nel 1887; invece la Francia ebbe nel 1895 un'importazione in Italia per fr. 152,946,000 contro fr. 326,055,000 nel 1887;

4° che un *modus vivendi* avvantaggerebbe così l'Italia come la Francia.

Epperò la Camera di Commercio francese di Milano propugna un accordo sulle basi della tariffa convenzionale italiana, quest'ultima, in taluni articoli, modificata.

Ministero delle Poste e dei Telegrafi. — Resoconto sommario dei movimenti dei fondi delle Casse postali di risparmio a tutto il mese di luglio 1896.

	SOMME COMPLESSIVE	
	depositi e interessi	rimborsi
Mese di luglio 1896	32,898,602.05	21,163,614.11
Mesi precedenti dell'anno in corso .	137,108,008.80	149,715,070.62
Somme totali dell'anno in corso .	170,006,610.85	170,878,684 73
Anni 1876-1895 . .	2,875,694,665.65	2,413,234,679.95
Somme complessive	3,045,701,276.50	2,584,113,364.68

Il telefono fra le grandi città italiane. — Il Ministro Sineo sta facendo fare gli studi per l'impianto del telefono fra le principali città italiane.

Si stabilirebbe una linea fra Roma e Napoli ed una fra Roma e Firenze, la quale ultima si diramerebbe da Firenze in tre linee: una per Venezia, l'altra per Milano e la terza per Torino.

Il Canale di Corinto. — Vennero testè pubblicati i risultati ottenuti dalla navigazione nel canale di Corinto per il primo semestre del 1896.

Gl'introiti salirono a 159,859 dramme ed a 132,617 le spese d'esercizio, d'imposte ed altre, dalle quali cifre emerge un'eccedenza di dramme 27,242 a favore degl'introiti.

Per quanto esigue tali risultanze, dopo tre anni da che il canale è aperto al transito, e tenuto conto che costò ben 65 milioni, pur tuttavia costituiscono un miglioramento in confronto alle risultanze del primo semestre 1895, nel quale si erano introitate soltanto 154,545 dramme, ma se ne erano spese 179,919, vale a dire si aveva avuto un disavanzo di più che 25,000 dramme.

E la differenza fra i due semestri sarebbe pur sempre incoraggiante, se il miglioramento del semestre 1896 si potesse dire effettivo. Disgraziatamente però non lo è in realtà, se si tien conto del fatto che le spese d'esercizio propriamente dette furono ridotte di 36,863 dramme, avendo probabilmente la Compagnia esercente, per deficienza di mezzi, lasciato da parte certi lavori e rimandate certe spese a giorni più propizi, che sono ben lenti a venire.

Ciononostante sarebbe grave errore il disperare sì tosto di un'impresa la cui utilità non è ancora abbastanza compresa, ma che, sia anche lentamente, crediamo chiamata, col tempo, a rendere non lievi servigi alla navigazione e al commercio.

Stazione generatrice di elettricità a New-York. — Una nuova stazione generatrice di elettricità a New-York è stata di recente impiantata, per ora, per un lavoro complessivo di 10,000 *HP*, ma sarà capace di portare la sua potenza a 20,000 *HP*.

Occupa un'area di mq. 1400: la parte destinata al locale caldaie copre circa mq. 590, e nella sua parte superiore trovasi un recipiente in ferro pel deposito di oltre tonnellate 3000 di carbone; il locale macchine trovasi separato dal primo pel riparto destinato alle pompe. Le motrici a vapore sono direttamente accoppiate alle dinamo, che forniscono corrente a 3000 *volt*, con distribuzione a tre fili.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Segniamo con un asterisco * le notizie di cui diamo maggiori ragguagli nelle INFORMAZIONI PARTICOLARI, ove sono pubblicate eziandio le *Deliberazioni del Consiglio di Stato* e le *Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici*.

1. — Progetti e preventivi di spese
presentati per l'approvazione al R. Ispettorato Generale.

Rete Mediterranea. — Proposte di lavori e provviste da eseguirsi a carico della Cassa per gli aumenti patrimoniali nell'esercizio 1896-97 (V. *Informazioni* a pag. 628 di questo numero).

5. — Contratti
stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Mediterranea (Seduta del Comitato, 2 ottobre). — Colla Ditta Luigi Boglione di Bra, per fornitura di Cg. 1500 di pelli di cuoio e di Cg. 100 di pelli di vitello;

Colla Ditta Giorgio Nicolini e Comp. di Firenze, per fornitura di m. 6000 di tela cerata stampata per soppedanei delle carrozze;

Colla Ditta Gio. Ansaldo e Comp., di Sampierdarena, per fornitura di 250 repulsori maschi in ferro e di 250 custodie in ghisa;

Colla Ditta Francesco Rossi di Perale, per fornitura di risme 4650 di carta per copialettere.

II. — Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Deputazione provinciale di Sassari (12 ottobre, ore 11, 1ª asta). — Appalto dei lavori e delle provviste necessarie per la costruzione del padiglione delle tranquille. Importo L. 18,000. Fatali 27 ottobre, ore 12.

Prefettura di Rovigo (13 ottobre, (ore 10, unico e def.). — Appalto pei lavori di difesa frontale all'argine destro del Po di Venezia nel tratto inferiore del froldo Presa, in Comune di Taglio di Po. Importo L. 62,535. Cauz. provv. L. 3130.

Municipio di Frascati (14 ottobre, ore 10, 1ª asta). — Appalto dei lavori di costruzione di un muro di sostegno della via Principe Amedeo e di un fognone sotto la via Massimo D'Azeglio. Importo L. 11,201.58. Fatali 31 ottobre, ore 11.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Napoli (26 ottobre, ore 10, def.). — Appalto dei lavori e delle provviste occorrenti per la sistemazione delle strade carraie nel nuovo porto mercantile di Napoli. Importo ridotto L. 73,139.55 (ribasso fatto 5 0[0)

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Livorno (3 novembre, ore 10, 1ª asta). — Appalto dei lavori di scavazione del fondo e di estirpamento dei bauchi rocciosi all'imboccatura nord del Porto nuovo di Livorno, e di approfondamento del canale di accesso all'esterno dell'imboccatura stessa. Imp. L. 571,400. Cauz. L. 25,000.

APPALTI ALL'ESTERO.

Rumenia. — *Amministrazione delle Strade Ferrate a Bukarest* (10 ottobre). — Appalto dei lavori di sterro e fondazione ad aria compressa delle pile del ponte sull'Olt e lavori di difesa della linea Romnien-Veilcea a Calimanesti. Importo fr. 1,600,000.

— *Municipio di Bukarest* (16 novembre). — Costruzione e messa in opera all'officina idro-elettrica di Grozavesti di due motori ausiliari a vapore.

Bulgaria. — *Ministero dei Lavori Pubblici a Sofia* (8 novembre). — Costruzione della linea ferrata da Saremhey a Nova Zugura per Tutar-Bazardjck, Gorne-Honuzè, Philippopoli e Tehirpan, di chilom. 193. Importo dei lavori fr. 14,300,000.

III. — Forniture diverse.

Aste.

Arsenale di Costruzione — Torino — (17 ottobre). — Provvista di **assicelle, tavole e tavoloni**, per l'importo di L. 16,050.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

	7mbre 26	8bre 3
Azioni Ferrovie Biella . . . . L.	510	510
» » Mediterranee . . . . . . »	502	505.50
» » Meridionali . . . . . . »	640.50	641.50
» » Pinerolo (1ª emiss.) . . . . »	380	380
» » » (2ª ») . . . . »	360	360
» » Secondarie Sarde . . . . . »	285	285
» » Sicule. . . . . »	600	600
Buoni Ferrovie Meridionali . . . . »	556.50	559
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e		
» » Sicule *A. B. C. D.* . . »	286	286
» » Cuneo (2ª emiss.) . . »	312	312
» » Gottardo 4 % . . . »	101.65	101.80
» » Mediterranee 4 0[0 . . »	511.25	511
» » Meridionali . . . . . »	300.50	295.50
» » Meridionali Austriache . »	393.50	391.50
» » Palermo-Marsala-Trapani »	307	301
» » » 2ª emiss. »	286	286.50
» » Pontebba . . . . . »	464	464
» » Sarde, serie *A* . . . . »	287	291
» » » serie *B* . . . . »	297	292.50
» » » 1879 . . . . »	295	290
» » Savona . . . . . . »	313	313
» » Secondarie Sarde . . . »	430	430
» » Sicule 4 0[0 oro . . . »	474	472.50
» » Tirreno . . . . . . »	458	458
» » Vittorio Emanuele . . »	314.50	308

ESTRAZIONI E PAGAMENTI.

Impresa di Navigazione sul Lago Maggiore. — Dal 1° gennaio p. v. saranno rimborsate le seguenti obbligazioni 4 1[2 0[0, state estratte:

79 88 15 45 122 119 136 105 5 30 100 112 138 46 142.

Ferrovie secondarie della Sardegna. — Pagamento della cedola n. 17 (1° reparto dividendo 1896) in L. 6.25.

Società ferroviaria Meridionale dell'Austria. — Dal 1° ottobre pagamento interessi semestrali in L. 6.50 nette per obbligazione serie *X* (1871).

Ferrovia Briantea-Monza-Calolzio. — Pagamento interessi sulle obbligazioni in L. 6.15 nette.

Ferrovia Sicula Occidentale Palermo-Marsala-Trapani (emissione 1ª). — Dal 1° ottobre pagamento interessi semestrali sulle obbligazioni in L. 6.90 in oro.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA. — 26ª Decade — dall'11 al 20 Settembre 1896

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Prodotti indiretti	TOTALE	Media dei chilom esercitati
			PRODOTTI DELLA DECADE.				
1896	1,211,008.38	54,662.45	388,757.74	1,192,141.67	8,731.88	2,855,302.12	4,247.00
1895	1,500,147.99	56,915.72	391,311.20	1,298,810.48	10,343.25	3,257,528.64	4,215.00
Differenze nel 1896	— 289,139.61	— 2,253.27	— 2,553.46	— 106,668.81	— 1,611.37	— 402,226.52	+ 32.00
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.				
1896	26,826,065.71	1,330,434.99	7,746,548.49	28,591,126.21	303,597.00	64,797,772.40	4,247.00
1895	27,012,775.29	1,276,998.23	8,071,968.96	29,780,700.80	317,327.26	66,409,770.54	4,215.00
Differenze nel 1896	— 186,709.58	+ 53,436.76	— 325,412.47	— 1,139,574.59	— 13,730.26	— 1,611,998.14	+ 32.00

RETE COMPLEMENTARE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Prodotti indiretti	TOTALE	Media dei chilom esercitati
			PRODOTTI DELLA DECADE.				
1896	82,425.18	2,396.32	32,860.75	107,971.21	418.72	226,072.18	1,359.88
1895	109,108.66	2,671.40	25,420.70	114,421.16	988.20	252,700.12	1,391.87
Differenze nel 1896	— 26,683.48	— 275.08	+ 7,380.05	— 6,479.95	— 569.48	— 26,627.94	— 31.99
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.				
1896	1,774,115.75	46,312.96	545,641.94	2,471,329.70	35,879.42	4,873,279.77	1,359.88
1895	1,826,518.80	47,322.92	566,812.46	2,564,050.46	36,013.58	5,040,718.22	1,324.91
Differenze nel 1896	— 52,403.05	— 1,009.96	— 21,170.76	— 92,720.76	— 134.16	— 167,438.45	+ 34.97

PRODOTTI PER CHILOMETRO DELLE RETI RIUNITE

PRODOTTO DELLA DECADE			PRODOTTO RIASSUNTIVO		
esercizio corrente	esercizio precedente	Differenza nel 1896	dell'anno corrente	dell'anno precedente	Differenza nel 1896
549.57	626.06	— 76.49	12,425.99	12,897.41	— 471.42

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

7ª Decade — Dal 1° al 10 Settembre 1896.

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traffico	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
			PRODOTTI DELLA DECADE					
1896	92,583.00	1,589.00	9,034.00	120,049.00	742.00	223,997.00	616.00	364.00
1895	98,616.00	1,939.00	9,317.00	122,183.00	1,531.00	233,586.00	616.00	379.00
Differenze nel 1896	— 6,033.00	— 350.00	— 283.00	— 2,134.00	— 789.00	— 9,589.00	»	— 15.00
			PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 10 SETTEMBRE 1896.					
1895-96	666,170.00	12,285.00	80,698.00	760,386.00	10,367.00	1,529,906.00	616.00	2,484.00
1894-95	730,523.00	15,049.00	92,206.00	793,065.00	11,808.00	1,642,591.00	616.00	2,667.00
Differenze nel 1896	— 64,353.00	— 2,764.00	— 11,508.00	— 32,619.00	— 1,441.00	— 112,685.00	»	— 183.00

RETE COMPLEMENTARE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traffico	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
			PRODOTTI DELLA DECADE					
1896	34,221.00	719.00	3,074.00	19,421.00	87.00	57,522.00	484.00	119.00
1895	33,897.00	482.00	2,072.00	13,429.00	682.00	50,562.00	484.00	104.00
Differenze nel 1896	+ 324.00	+ 237.00	+ 1,002.00	+ 5,992.00	— 595.00	+ 6,960.00	»	+ 15.00
			PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 10 SETTEMBRE 1896.					
1895-96	261,195.00	4,080.00	20,806.00	109,633.00	816.00	396,530.00	484.00	819.00
1894-95	251,413.00	3,215.00	17,423.00	86,422.00	1,640.00	360,113.00	484.00	744.00
Differenze nel 1896	+ 9,782.00	+ 865.00	+ 3,383.00	+ 23,211.00	— 824.00	+ 36,417.00	»	+ 75.00

STRETTO DI MESSINA

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traffico	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
			PRODOTTI DELLA DECADE					
1896	2,784.00	125.00	199.00	698.00	»	3,806.00	23.00	165.00
1895	2,677.00	119.00	188.00	369.00	»	3,353.00	23.00	146.00
Differenze nel 1896	+ 107.00	+ 6.00	+ 11.00	+ 329.00	»	+ 453.00	»	+ 19.00
			PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 10 SETTEMBRE 1896.					
1895-96	23,508.00	741.00	1,361.00	3,684.00	»	29,294.00	23.00	1,274.00
1894-95	19,735.00	656.00	1,224.00	2,599.00	»	24,214.00	23.00	1,053.00
Differenze nel 1896	+ 3,773.00	+ 85.00	+ 137.00	+ 1,085.00	»	+ 5,080.00	»	+ 221.00

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

Dai punti contro indicati alle stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)		BIGLIETTI SEMPLICI — Londra (1) 1a classe	Londra (1) 2a classe	Parigi (2) 1a classe	Parigi (2) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO — Londra (3) (Diritto di porto compreso) 1a classe	Londra (3) 2a classe	Londra (3) validità	Parigi (4) 1a classe	Parigi (4) 2a classe	Parigi (4) validità
Via Moncenisio											
Torino	via Calais	166 35	116 55	90 75	61 60	254 —	187 85	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni
	via Boulogne	160 25	112 05								
Milano	via Calais	180 90	129 15	104 85	72 25	272 25	199 30	45 giorni	166 35	119 —	30 giorn
	via Boulogne	175 60	124 65								
Venezia	via Calais	—	—	141 75	97 30	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni
	via Boulogne										
Genova	via Calais	187 —	131 —	111 40	76 05	—	—	—	—	—	--
	via Boulogne	180 90	126 50								
Via Genova											
Livorno	via Calais	209 90	147 05	134 30	92 10	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	203 80	142 55								
Firenze	via Calais	217 30	152 25	141 70	97 30	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	211 20	147 75								
Roma	via Calais	249 —	174 40	173 40	119 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	242 90	169 90								
Napoli	via Calais	279 85	196 —	205 60	142 —	478 50	353 95	6 mesi (**)	—	—	—
	via Boulogne	273 75	191 50								
Via Bologna											
Firenze	via Calais	224 60	157 30	149 —	102 35	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	218 50	152 80								
Roma	via Calais	263 85	184 80	188 25	129 85	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	257 75	180 30								
Napoli	via Calais	294 80	206 50	220 60	162 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	288 70	202 —								
Brindisi	Via Napoli, via Calais	325 85	228 20	251 60	174 20	543 25	399 30	6 mesi (*)	—	—	—
	Via Napoli, via Boul.	319 75	223 70								
	Via Bolog., via Calais	302 65	211 95	227 05	157 —	525 45	386 80	6 mesi	—	—	—
	Via Bolog., via Boul.	296 55	207 45								
Messina	Via Napoli, via Calais	369 25	259 75	295 —	205 80	—	—	—	—	—	—
	Via Napoli, via Boul.	363 15	255 25								

OSSERVAZIONI.

Biglietti semplici.

(1) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta.

Per diritto del bollo fr. 0.10 per i biglietti al disopra di 10 franchi.

(2) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi, che valgono per 20 giorni.

Biglietti d'Andata e Ritorno.

(3) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta.

(*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capo-stazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo, nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli, ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia.

(**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto.

(4) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI	1a e 2a CLASSE	1a e 2a CLASSE (Via Folkestone)	1a e 2a CLASSE (*)	1a e 2a CLASSE (***)	Treno di lusso PENINSULAR-EXPRESS settimanale il venerdì part. da LONDRA (1)
Londres Ch.-Cross Par.	9 — a.	10 — a.	11 — antim.	9 — p.	9 — p.
Londres Victoria . . —	9 — a.		11 — antim.	9 — p.	9 — p.
Douvres . . . . —	10 55 a.		1 — pomer.	11 — p.	11 — p.
(ora di Greenwich) . Arr.	12 15 a.		2 20 pomer.	12 25 a.	12 25 p.
Calais-M. (*Buffet*)	*Déjeun.*				
(ora francese) . Par.	1 — p.		3 — pomer.	1 19 a.	12 45 a.
Boulogne-Gare . . Arr.	1 39 p.	2 30 p.	—	1 59 a.	—
(*Buffet*) Par.	1 41 p.	2 35 p.	—	2 01 a.	—
Amiens (*Buffet*) . Arr.	3 14 p.	4 09 p	5 12 pomer.	3 41 a.	2 55 a.
Amiens Par.	3 19 p.	4 14 p.	5 17 pomer.	3 46 a.	3 — a.
Paris-Nord (*Buffet*) Arr.	5 — p.	5 50 p.	7 — pomer.	5 38 a.	Per la grande cintura
	Pranzo				
Paris-Nord Par.	6 23 p.		7 44 pomer.	6 23 a.	
Paris-Lyon (*Buffet*) Arr.	7 11 p.		8 26 pomer.	7 29 a.	

STAZIONI	1a e 2a classe	(B) 1, 2 cl.	1a 2a cl.	1a cl.	1a 2a cl.	Treno di lusso
Paris-Lyon (*Buffet*) Par.	7 25 p.	8 50 p.	9 05 p.	9 25 a.	2 15 p.	Per la grande cintura
Dijon . . . . Arr.	12 08 a.	1 48 a.	2 19 a.	2 19 p.	7 13 p.	9 49 a.
Genève . . . . —	5 49 a.	»	8 46 a.	8 18 p.	—	—
Aix-les-Bains . . . . —	4 56 a.	6 28 a.	7 55 a.	7 27 p.	12 27 a.	2 14 p.
Chambéry . . . . . . —	5 30 a.	6 56 a.	8 38 a.	8 09 p.	12 50 a.	2 40 p.
Modane . . . . —	9 09 a.	9 48 a.	1 40 p.		3 36 a.	5 22 p.
Torino (ora dell'Europa centrale (2). . . Arr.	2 20 p.	2 20 p.	6 40 p.	—	8 10 a.	9 56 p.
Torino . . . . Par.	2 40 p.	2 40 p.	7 55 p.	—	8 45 a.	
Novara . . . . Arr.	4 36 p.	4 36 p.	9 51 p.	—	10 42 a.	
Milano . . . . Arr.	5 35 p.	5 35 p.	11 05 p.	—	11 40 a.	
					1a 2a cl.	
Torino . . . . Par.	—	2 45 p.	8 10 p.	—	8 40 a.	↓
Genova . . . . Arr.	—	6 16 p.	11 18 p.	—	12 » p.	
San-Remo . . . —	—	11 22 p.	8 43 a.	—	4 34 p.	
Pisa . . . . —	—	10 55 p.	3 41 a.	—	4 45 p.	
Firenze . . . . —	—	12 45 a.	7 30 a.	—	7 05 p.	
Livorno . . . . —	—	11 39 p.	5 27 a.	—	5 55 p.	
Roma . . . . —	—	6 40 a.	10 33 a.	—	11 30 p.	
Napoli . . . . —	—	1 36 p.	6 30 p.	—	7 10 a.	
Brindisi . . . . . . —	—	»	»	—	6 10 p.	
Torino . . . . Par.	—	2 45 p.	7 05 p.	—	8 40 a.	10 04 p.
Alessandria . . . . Arr.	—	4 17 p.	8 55 p.	—	10 15 a.	11 32 p.
Bologna . . . . —	—		2 12 a.	—	2 53 p.	4 03 a.
Ancona . . . . —	—	—	6 52 a.	—	11 10 p.	8 — a.
Brindisi . . . . —	—	—	10 17 p.	—	11 » a.	6 20 p.
Firenze . . . . —	—	—	6 23 a.	—	6 25 p.	Arrivo a Brindisi la domenica
Roma . . . . —	—	—	12 50 p.	—	11 50 p.	
Napoli . . . . Arr.	—	—	6 30 p.	—	7 10 a.	

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

RITORNO

STAZIONI	1a e 2a CLASSE	1a e 2a CLASSE		1a e 2a CLASSE	
Napoli. (ora dell'Europa centrale (2) . . Par.	7 50 a.	—	—	2 55 p.	
Roma . . . . —	2 30 p.	—	—	11 10 p.	
Firenze . . . . —	9 05 p.	—	—	6 10 a.	
Brindisi . . . . —	6 10 a.	—	—	5 35 p.	
Ancona . . . . —	8 32 p.	—	—	5 35 a.	
Bologna . . . . —	1 35 a.	—	—	10 30 a.	
Alessandria . . . . . —	6 38 a.	8 33 a.	10 54 a.	9 15 p.	
Torino . . . . Arr.	8 30 a.	10 13 a.	12 36 p.	10 49 p.	
Brindisi . . . . . . Par.	—	—		9 45 a.	
Napoli . . . . —	8 20 a.	2 55 p.		11 15 p.	
Roma . . . . —	2 40 p.	8 50 p.	10 17 p.	8 — a.	
Livorno . . . . —	9 40 p.	»	4 10 a.	1 45 p.	
Firenze . . . . —	8 20 p.	»	»	11 40 a.	
Pisa . . . . —	10 32 p.	2 52 a.	4 52 a.	2 23 p.	
San-Remo . . . —	7 26 p.	»	8 33 a.	11 59 a.	
Genova . . . . —	2 45 a.	6 35 a.	8 52 a.	7 — p.	
Torino . . . . Arr.	7 45 a.	10 13 a.	12 36 p.	10 49 p.	
Milano . . . . Par.	1 50 a.	7 — a.	10 40 a.	8 18 p.	
Novara . . . . —	4 30 a.	8 19 a.	11 40 a.	9 16 p.	
Torino . . . . Arr.	8 25 a.	11 05 a.	1 40 p.	11 10 p.	
Torino . . . . Par.	8 50 a.	—	2 20 p.	11 25 p.	—
Modane (ora franc.) . —	12 21 p.	—	5 48 p.	2 29 a.	—
Chambéry . . . . . . —	3 42 p.	—	8 39 p.	5 01 a.	—
Aix-les-Bains . . . . —	4 14 p.	—	9 20 p.	5 27 a.	—
Genève . . . . —	3 03 p.	7 23 p.	—	4 14 a.	—
Dijon . . . . —	11 20 p.	2 08 a.	2 28 a.	11 40 a.	1 12 p.
Paris-Lyon (*Buffet*) Arr.	5 08 a.	6 55 a	7 10 a.	5 43 p.	5 59 p.
Paris-Lyon (*Buffet*) Par.	7 35 antim.			6 48 p.	
Paris-Nord (*Buffet*) Arr.	8 37 antim.			7 49 p.	
	A) 1a, 2a classe	1a 2a cl.	*Déjeun.* 1a 2a cl.	*Pranzo* (**) 1a, 2a, 3	
Paris-Nord Par.	9 — antim.	10 30 a.	11 50 a.	9 — p.	
Amiens (*Buffet*) . Arr.	10 40 antim.	12 06 p.	1 25 p.	10 47 p.	
Amiens Par.	10 45 antim.	12 26 p.	1 30 p.	10 52 p.	
Boulogne-Gare . Arr.	12 18 pomer.	2 — p.	»	12 34 a.	
(*Buffet*) Par.	12 20 pomer.	2 03 p.	»	12 36 a.	
(ora francese) . Arr.	1 » pomer.	Via Folkestone	3 40 p.	1 20 a.	
Calais-M. (*Buffet*) (ora di Greenwich) . Par.	1 11 pomer.		3 45 p.	1 40 a.	
Douvres . . . . —	3 05 pomer.		5 45 p.	3 45 a.	
Londres Victoria . Arr.	4 50 pomer.		7 30 p.	5 40 a.	
Londres Ch.-Cross Arr.	4 55 pomer.	6 — p.	7 35 p.	5 40 a.	

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSERVAZIONI. — *Viaggiatori.* — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende viaggiatori di 3a classe da Parigi per Boulogne, Calais e l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori di 3a classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne. (A) Questo treno non prende i viaggiatori di 2a classe che per Calais e l'Inghilterra. (B) Il treno che parte da Parigi-Lione alle 8.50 pom. non prende a Parigi in 2a classe che i viaggiatori a destinazione dell'Italia per il Moncenisio. — *Nota importante.* I treni che partono da Parigi-Nord per Londra alle 9 a. e alle 9 p. e quelli che partono da Londra per Parigi-Nord alle 9 a. e alle 9 p., prendono viaggiatori per Boulogne e Boulogne Tintelleries. — *Vetture dirette da Calais verso P.-L.-M.* Una vettura lits-salon e di 1a classe ed una vettura di 2a classe vanno direttamente da Calais a Milano col treno che parte da Calais alle 3 p. e da Parigi-Lione alle 8.50 p. Una vettura di prima classe lits-salon va direttamente da Calais a Ginevra col treno che parte da Calais alle 1 p. e da Parigi-Lione alle 7.25 p. — *Da P.-L.-M. verso Calais.* Una vettura lits-salon e di prima classe ed una vettura di seconda classe vanno direttamente da Milano a Calais col treno partente da Milano alle 10.40 a. e da Parigi-Nord alle 9 a. Una vettura di prima classe lits-salon va direttamente da Ginevra a Calais col treno che parte da Ginevra alle 7.23 p. di Parigi-Nord alle 9 a. — ═ Fermata per prendere viaggiatori senza lasciarne. — ∽ Fermata per lasciare viaggiatori senza prenderne.

Torino, 1896 — Tip. Lit. Camilla e Bertolero di Natale Bertolero, Via Ospedale, 18.

ANNO XXIX. Sabato, 10 Ottobre 1896 NUM. 41.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

L'INCHIESTA FERROVIARIA

La Commissione d'inchiesta sui rapporti fra le Società delle Strade Ferrate ed il loro personale si è riunita nuovamente, nel pomeriggio del 5 corrente a Roma.

Erano presenti il senatore Gagliardo, presidente, il senatore Lampertico, gli on. deputati Borsarelli, Giusso, Pompili, Rossi-Milano e Sacchi, i consiglieri di Stato comm. Bonfadini e avv. De Cupis, il presidente della Camera di Commercio di Firenze, marchese Niccolini ed il segretario avv. Tedesco.

Mancarono il senatore Robecchi, per ragioni di salute, e il vice-presidente della Camera di Commercio di Torino cav. Rabbi, per ragioni di famiglia.

La Commissione ha deliberato:

Che il questionario sia prontamente diramato;

Che siano invitate a rispondere al questionario le Società esercitanti le tre principali reti, le Associazioni del personale, le rappresentanze delle Provincie e quelle dei Comuni che hanno maggior movimento ferroviario, le Camere di Commercio, i Comizi agrari, le Camere di lavoro, i giornali e le persone che per la parte avuta nell'opera legislativa, per studi speciali, per servizio prestato alle Amministrazioni governative e in quelle delle Società e per i loro frequenti rapporti con le strade ferrate, sono in grado di fornire alla Commissione precise notizie;

Che siano sentite tutte le persone, anche non invitate, a cui piaccia di essere interrogate.

Le risposte ai quesiti potranno essere fatte in tutto od in parte, per iscritto od oralmente; e quelle in iscritto dovranno essere trasmesse alla sede della Commissione (via Ripetta, numero 222 C) entro il 15 prossimo novembre.

La Commissione si riunirà il 5 novembre a Milano, dove, in sedute segrete, darà principio agl'interrogatori orali.

Ecco il testo del *Questionario:*

1. Il personale che, al 30 giugno 1885, era in servizio presso le cessanti Amministrazioni delle Strade Ferrate e negli opifici ceduti in esercizio, fu tutto, dalle tre Società, Adriatica, Mediterranea e Sicula, accettato in servizio, giusta la ripartizione fattane a' termini dell'art. 8 dei rispettivi contratti?

2. Fu fatto dalle Società il primo ruolo organico, conforme agli articoli 103 e 98 dei rispettivi capitolati; e fu a tempo debito, o quando, comunicato al Governo?

3. Innanzi che l'ordinamento del personale, con o senza ruolo organico, fosse da ciascuna delle tre Società mandato in vigore, ebbero esse cognizione che il Governo, a' termini degli articoli anzidetti, ne avesse constatato la conformità alle prescrizioni del capitolato?

4. In questo ordinamento del personale, fu, giusta le prescrizioni del 2° capoverso dei citati articoli, assegnata a ciascun impiegato la qualifica che gli spettava?

5. Lo stipendio, che ciascun impiegato aveva presso le cessate Amministrazioni, fu conservato a' termini del terzo capoverso dei due articoli sopracitati?

6. Sono state modificate, e come, le retribuzioni accessorie — indennità, soprassoldi e premi — ch'erano in vigore, al 30 giugno 1885, presso le cessate Amministrazioni?

7. È stata modificata, dopo il 30 giugno 1885, la ritenuta per tassa di ricchezza mobile sulle retribuzioni del personale?

8. Se, e come, sia stato modificato l'ordinamento del personale; e se, in caso affermativo, il Governo ne abbia avuto comunicazione.

9. Il primo ordinamento del personale, con o senza ruolo organico, fu anche applicato al personale assunto in servizio dopo il 30 giugno 1885?

10. Se il ruolo organico fu fatto e comunicato al Governo, fu esso recato a conoscenza del personale?

11. Il regolamento, della cui comunicazione al Governo l'articolo 103 dei rispettivi capitolati faceva obbligo all'Adriatica e alla Mediterranea e l'articolo 98 alla Sicula, fu a tempo debito, o quando, comunicato?

12. Prima che il rispettivo regolamento fosse da ciascuna delle tre Società mandato in vigore, ebbero esse cognizione che il Governo ne avesse constatato la conformità ai patti contrattuali?

13. Come furono determinate, nel regolamento, le norme per gli avanzamenti del personale a gradi e classi superiori?

14. Come furono determinate le norme per le sospensioni e le dispense dal servizio?

15. Se, e come, sia stato modificato il regolamento; e se, in caso affermativo, delle modificazioni arrecatevi sia stata data comunicazione al Governo.

16. Le norme regolamentari, di cui sopra, furono anche applicate al personale assunto in servizio dopo il 30 giugno 1885?

17. Come si svolse la carriera degl'impiegati, innanzi che avessero effetto il primo ordinamento del personale e il regolamento?

18. La carriera del vecchio personale si è strettamente svolta dentro i limiti che, a sua tutela, il ruolo organico, se fu fatto e comunicato al Governo, e il regolamento ponevano?

In caso contrario, quali criteri di massima sono stati adottati?

19. Gli aumenti di stipendio, che gl'impiegati, passati al servizio delle nuove Società, hanno conseguiti per promozione, sono stati diversi da quelli che, promossi, avrebbero avuti nelle cessate Amministrazioni?

20. Con quali norme si è svolta la carriera del nuovo Personale?

21. Hanno le tre Società, nelle nuove nomine, osservato le prescrizioni degli articoli 31 e 27 dei rispettivi capitolati, concernenti i regnicoli, i militari e gl'impiegati straordinari addetti alle costruzioni di strade ferrate?

Hanno trasmesso annualmente al Governo il quadro nominativo prescritto dall'art. 38 del Regolamento approvato con R. Decreto 31 ottobre 1873, n. 1688?

22. Hanno le Società, Adriatica e Mediterranea, preferito nelle nomine del basso Personale gli ex-impiegati del macinato, giusta l'art. 104 del capitolato?

23. Hanno le tre Società osservate le prescrizioni degli articoli 82 e 77 dei rispettivi capitolati, concernenti l'accettazione in servizio e il successivo trattamento del Personale ordinario e straordinario, addetto alle costruzioni e agli studi per le strade ferrate?

24. A qual numero, in complesso e per categoria, ascendeva, il 1° luglio 1885, il personale di ciascuna Società?

E in quale proporzione stavano fra di loro il personale effettivo e l'avventizio?

25. A qual numero, in complesso, e per categoria, ascendeva, il 1° ottobre 1896, il personale di ciascuna Società?

E in quale proporzione stavano il personale effettivo vecchio, il nuovo e l'avventizio?

26. In qual modo le tre Società hanno, ciascuna per la parte che le spettava, adempiuto agli obblighi che loro facevano gli articoli 35 e 31 dei rispettivi capitolati:

a) verso le Casse pensioni;
b) verso le Casse di soccorso;
c) verso le Masse vestiario e le altre istituzioni concernenti.

27. In qual modo le tre Società hanno dato opera, a' termini degli articoli 35 e 31 dei rispettivi capitolati, al riordinamento delle Casse pensioni e di soccorso, e concordato coi Comitati di amministrazione di dette Casse i provvedimenti necessari a porre queste in grado di corrispondere agli scopi per i quali furono istituite?

28. In qual modo si è provveduto, a' termini dei suddetti articoli, alle occorrenti modificazioni degli statuti e regolamenti delle Casse pensioni e di soccorso e della Massa vestiario?

29. A quali cause si deve attribuire che i bilanci tecnici delle Casse pensioni e di soccorso presentassero, alla fine del 1889, un disavanzo maggiore di quello già accertato al 31 dicembre 1884; e ciò non ostante che il contributo delle Società fosse cresciuto di due terzi, quello del Personale di metà, e vi si fosse aggiunto un contributo da parte dello Stato?

30. Il disavanzo di detti bilanci tecnici, è come si asserisce, grandemente cresciuto dal 1889 a tutt'oggi?

Se è vero, accertare, almeno con qualche approssimazione, in qual misura è cresciuto.

31. Dato che vi sia un nuovo e notevole aumento, devesi esso ascrivere alle stesse cause che hanno prodotto l'anteriore, o ad altre nuove?

Fra queste può essere annoverato il regolamento andato in vigore provvisoriamente nel 1890?

32. Per quali ragioni non si è creduto finora di ammettere, nei Comitati amministrativi delle Casse e nelle Commissioni incaricate di modificarne gli statuti ed i regolamenti, una rappresentanza elettiva del Personale?

33. Se, e per quali ragioni, la Società Adriatica abbia dato effetto retroattivo alla disposizione del regolamento, provvisoriamente andato in vigore nel 1890, che stabiliva, per il nuovo Personale, una tassa di entrata, a favore degl'Istituti di previdenza.

34. Sono osservate le norme che si riferiscono al Personale, contenute nella legge 20 marzo 1865 sulle opere pubbliche, nel regolamento 31 ottobre 1873, n. 1667, per la polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle strade ferrate, e nel regolamento 31 ottobre 1873, n. 1688, per il sindacato e la sorveglianza governativa dell'esercizio delle strade ferrate, e specialmente quelle concernenti:

a) la sufficienza numerica permanente del Personale di ciascuna categoria;
b) la sua idoneità;
c) gli orari di servizio, regolati in modo da lasciare al Personale le ore necessarie di riposo continuato?

35. È vero che non vi siano nel servizio tutte le possibili garanzie di sicurezza; e se è vero, per quali cause?

Possono fra queste cause essere annoverate:

a) l'eccessiva lunghezza di tronchi affidata alla sorveglianza di guardiani;
b) la mancata sostituzione di essi durante le ore di riposo;
c) il lavoro notturno non sufficientemente alternato col diurno;
d) le funzioni, che hanno diretta influenza sulla sicurezza, affidate a personale avventizio?

36. Se sulla lamentata frequenza di furti e manomissioni abbia, oltre alle altre cause, indirettamente qualche azione:

a) il non buon ordinamento del personale;
b) l'imperfetto ordinamento del servizio in quanto ne risultino meno facili la sorveglianza preventiva e la ricerca dei rei.

37. Quali sono i risultati che danno le scuole istituite, giusta gli articoli 36 e 32 del capitolati, per la istruzione del Personale tecnico dei diversi servizi?

38. È egli vero che esista sproporzione numerica fra diverse categorie del Personale, e specialmente tra il Personale centrale e direttivo e quello di ogni altra categoria; cosicchè mentre il primo sarebbe esuberante, sarebbe deficiente il secondo?

39. Se, come apparirebbe da dati statistici, la spesa di Personale, nelle tre reti, supera quella delle strade ferrate nei principali Stati d'Europa, quali ne sono le cause?

Possono fra queste essere annoverate:

a) la sproporzione numerica, di cui sopra, fra diverse categorie del Personale;
b) le condizioni speciali delle nostre strade ferrate?

40. Dato che vi sieno irregolarità nel servizio, e ne conseguano sinistri, ritardi ed altri danni, possono esse, e fino a qual punto attribuirsi a inadempimento dei doveri del Personale?

41. Esiste, e da qual tempo, vero malcontento in tutto il Personale, o in una parte soltanto; e se in una parte soltanto, in quale?

Se esiste, ha il suo fondamento nell'inosservanza, vera o supposta, da parte delle Società, dei patti contrattuali e delle norme contenute nelle leggi e nei regolamenti, o anche in altre cause, e quali?

42. Possono con ragione essere annoverate tra le cause del malcontento, ove esistano:

a) le retribuzioni, di qualunque specie, insufficienti, avuto riguardo anche all'aumento delle ore di lavoro;
b) il lavoro, comunque, soverchiamente gravoso;

c) la residenza troppo prolungata in luoghi di malaria;
d) gli avanzamenti mancati o troppo ritardati;
e) l'ordinamento del servizio a cottimo, e la ripartizione dei profitti che ne derivano;
f) la disparità di trattamento nelle retribuzioni e nel lavoro, tra impiegati di eguali categorie e gradi;
g) la stessa disparità tra compartimento e compartimento della stessa rete;
h) la disparità di trattamento nelle punizioni e nelle ricompense;
i) la eccessiva sproporzione fra i massimi ed i minimi stipendi;
k) le aumentate ritenute a carico del Personale;
l) le sostituzioni d'impiegati, a scopo di economia, con altri di minor grado o avventizi;
m) il cumulo di funzioni, sempre a scopo di economia;
n) il diniego di congedi regolamentari;
o) le cattive condizioni di alcuni dormitori per il Personale viaggiante?

43. Se, come, in qual misura, tutte o in parte le cause produttrici di malcontento, ove esistano, abbiano influito sull'andamento del servizio per ciò che riguarda sinistri, ritardi ed altri danni; se il malcontento, fondato o no che sia, vi abbia per sè stesso influito.
44. A quali servizi è applicato il sistema del cottimo?
45. In quante e quali stazioni fu istituito il cottimo?
46. Qual è, in conseguenza del cottimo, la diminuzione del personale in ciascuna stazione?
47. Di quanto è cresciuto, per effetto del cottimo, in ciascuna stazione, il lavoro medio di ogni categoria del personale?
48. Qual è stato l'importo complessivo annuo degli utili derivati dal cottimo, e in quale proporzione si è ripartito?
49. L'esperienza, fatta in questi anni, del sistema del cottimo ha insegnato ch'esso sia giovevole all'andamento del pubblico servizio?
50. È vero che siansi dal personale violati i regolamenti nella difesa di ciò che era o credeva essere suo diritto? Ed è vero che siansi le Società opposte con ingiusti impedimenti?

IL RIORDINAMENTO DELLE STAZIONI FERROVIARIE DI MILANO

Il giorno 7 corr., convocata e presieduta dal Sindaco presidente, si è radunata la Commissione municipale milanese pei provvedimenti necessari alla sistemazione del servizio ferroviario di Milano.

Intervennero i signori Bellini, Bertarelli, De-Angeli, De-Capitani, Gadda, Levi, Negri, Nava, Pirelli, Vigoni Giulio. Scusarono la loro assenza i signori Mangili, Pestalozza, Pisa, Saldini.

Il Sindaco informò la Commissione delle pratiche fatte presso il ministro Prinetti all'intento di ottenere concreti affidamenti a riguardo dell'esecuzione delle opere necessarie e urgenti alle Stazioni di Milano, reclamate insistentemente dalla cittadinanza e richieste nei due Memoriali in precedenza rassegnati dalla Commissione.

Diede in seguito comunicazione di una lunga lettera del Ministro, nella quale rende conto dei lavori già in corso di esecuzione, e di quelli che attendono tuttora le approvazioni, esprimendo poi gli intendimenti particolari relativi alle maggiori e più complete sistemazioni.

Parecchi degli intervenuti non dissimularono il loro vivo malcontento per la persistente lentezza dimostrata dal Governo nel provvedere ad un interesse di così vitale importanza, non solo per Milano, ma per le condizioni generali del traffico ferroviario, deplorando che la legge sui lavori e le provviste ferroviarie, già approvata dalla Camera elettiva e colla quale erano assicurati i fondi per dare corso a tante opere indispensabili, possa venire ritirata.

Ecco la lettera dell'on Ministro, che facciamo seguire dalla deliberazione votata dalla Commissione:

Merate, 5 ottobre 1896.

Onorevole signor Sindaco,

Ricevo qui le di lei pregiatissime 2 corrente, e non ho nessuna difficoltà a rispondere alle domande che in esse ella mi rivolge, lieto se le mie schiette risposte varranno, come spero, a dissipare i dubbi e timori, dei quali ella si rende interprete.

Ho ripreso in minuto esame le due relazioni ch'ella mi manda della Commissione ferroviaria milanese, delle quali avevo già prima avuto conoscenza.

Come ella ben dice, i provvedimenti in esse relazioni richiesti si possono dividere in due serie: la prima, di lavori di non grande importanza e che sono richiesti indipendentemente dal progetto che verrà prescelto per l'assetto definitivo delle stazioni di Milano; la seconda, di lavori che sono parte integrante di questo assetto, e la cui esecuzione quindi varia a seconda di essa.

Secondo le relazioni della Commissione, alla prima serie appartengono:

1. Aumento di binari alla stazione centrale, e disimpegno del servizio viaggiatori dall'attraversamento a livello dei binari di corsa;
2. Ampliamento e sistemazione allo scalo contiguo per la *grande velocità* e *piccola velocità accelerata* con destinazione di aree pel servizio postale;
3. Ampliamento di fabbricati e riordinamento dei servizi allo scalo della *piccola velocità* di Porta Garibaldi;
4. Allungamento dei binari del fascio di smistamento allo scalo di Porta Sempione, aggiungendo un impianto di servizio locale per merci a carro completo delle tre ultime classi; impianto che concorrendo a sfollare lo scalo di Porta Garibaldi, servirebbe utilmente la zona commerciale e industriale ad ovest della città, e risparmierebbe all'esercizio ferroviario inutili manovre fra la detta stazione e le varie stazioni di consegna.

Appartengono alla seconda serie:

1. I lavori di raccordo e di ampliamento alla stazione di Porta Romana;
2. La costruzione di una nuova stazione di smistamento a Porta Monforte.

Quanto ai lavori della prima serie, ho il piacere di dirle che sono tutti o eseguiti od in corso di esecuzione. Infatti:

1. Sono già in costruzione i binari di corsa a nord della stazione centrale, e relativamente al passaggio dei viaggiatori attraverso i binari della stazione stessa su proposta della Società Mediterranea invece di un sottopassaggio, l'Amministrazione ha provveduto a che si costruisca un soprapassaggio di più rapida e facile esecuzione. Che se poi nella sistemazione definitiva delle stazioni milanesi si troverà opportuno di effettuare il grandioso progetto dei sotterranei della stazione centrale, che ne aumenterebbe notevolmente la potenzialità, il soprapassaggio che ora si costruisce, potrà essere tolto, se si crederà conveniente, trattandosi di opera di non grave costo;
2. Per l'ampliamento dello scalo grande velocità e piccola velocità accelerata alla stazione centrale, il progetto che provvede alla sua parte più urgente è stato spedito dalla Mediterranea all'Amministrazione il 5 settembre p. p. ed è già sottoposto all'esame dei Corpi tecnici del Ministero. Spero non debba tardarne l'approvazione e anche il consenso della Società Adriatica, necessaria per contratto. Sono già disponibili i fondi necessari. Mi riservo poi di dar sollecito corso al rimanente del lavoro, che del resto non richiede somma considerevole.
3. Così pure in data 5 settembre p. p. è stato spedito dalla Mediterranea all'Amministrazione il progetto per la costruzione del fabbricato Uffici a Porta Garibaldi, e di esso pure spero non tarderà il consenso della Società Adriatica e quindi la sollecita esecuzione. Anche per tal lavoro i fondi sono già disponibili;
4. L'allungamento dei binari a Porta Sempione con relativo impianto di servizio locale per merci a carro completo delle tre ultime classi è già in attività; quantunque

il modo col quale, appunto di questi giorni, tale provvedimento è stato accolto da alcuni commercianti milanesi dimostra che non tutti apprezzano egualmente la opportunità del provvedimento stesso dalla Commissione invocato.

Vengo ora ai lavori della seconda serie. Ella non ignora, onorevole signor Sindaco, che intorno alla natura di essi, al diritto ed opportunità della loro esecuzione, è sorto vivo dissenso tra le due Società ferroviarie, dissenso che è già arrivato allo stato acuto di diffide giudiziarie intimate da una Società all'altra, ed all'Amministrazione Governativa.

In questo stato di cose essendo necessario, evidentemente, che simili provvedimenti siano concordati tra le due Società, e non possano dar luogo a contese tra esse e l'Amministrazione, e d'altra parte essendo anche necessario che queste opere importanti siano tra loro coordinate ad un unico pensiero direttivo, il mio predecessore on. Saracco aveva, con savio divisamento, incaricato il commendatore Giacinto Berruti, assistito dal cav. Rossi e cavaliere Spreafico di studiare la questione, e di presentargli una relazione con le opportune proposte. Tale incarico fu confermato al comm. Berruti dall'on. Perazzi che succedette nel Ministero al senatore Saracco. Il comm. Berutti non avendo ancora compiuto l'incarico avuto, mia prima cura fu, quando assunsi il Ministero dei Lavori Pubblici, non solo di confermargli il mandato, ma benanco di pregarlo vivamente a sollecitare l'opera sua. Appena sarà compiuta io m'affretterò a provocare su di essa il di lei prezioso avviso, e a sottoporlo all'esame delle due Società ferroviarie, e qualora non si possa raggiungere l'accordo tra esse farò decidere senza indugi la questione dagli arbitri.

Fin qui, come Ella vede, onorevole signor Sindaco, nulla ho mutato di quanto i miei predecessori avevano fatto e solo mi sono occupato di affrettare quei provvedimenti ch'essi avevano predisposto.

Vengo ora all'ultima parte della di lei domanda. Ella mi chiede se il ritiro della legge *per lavori e provviste ferroviarie* ritarderà la sistemazione completa delle Stazioni milanesi. E' bene anzitutto avvertire che quel disegno di legge nulla disponeva in modo preciso per Milano; infatti esso non stabiliva che degli stanziamenti di fondi ripartiti in 9 esercizi, e divisi per categorie di opere, da eseguirsi su tutta la rete ferroviaria del Regno; solo era legittima la persuasione che in una somma di 77 milioni il Governo non avrebbe poi mancato di trovare le risorse necessarie per effettuare quel piano di sistemazione delle Stazioni milanesi che l'onorevole Saracco aveva affidato allo studio del comm. Berruti. La legge aveva incontrato al Senato numerose obbiezioni, tanto che ad essa era contraria la maggioranza dell'Ufficio Centrale incaricato di esaminarla.

Ed al Governo pare ora opportuno di ritirarla, sia perchè involge questioni di massima, come l'abbandono puro e semplice alle Società dell'amministrazione dei due primi fondi di riserva, che merita, per lo meno, di essere in modo diverso disciplinato; sia perchè non sembra conveniente di impegnare presentemente lo Stato in una somma ingente di lavori per nove anni consecutivi. Ma ritirando questa legge, il Governo chiederà al Parlamento di avere a sua disposizione nel prossimo esercizio le somme, a suo avviso, sufficienti a compiere le opere alle quali è obbligato da impegni contrattuali, e quelle rese veramente indispensabili da aumenti di traffico. Con questi fondi sarà indubbiamente iniziata la sistemazione delle stazioni di Milano, ed al proseguimento di essa sarà provveduto cogli stanziamenti degli esercizi successivi, poichè il Governo intende di provvedere con la dovuta sollecitudine alle esigenze ferroviarie di codesta città, che è il più importante centro d'Italia per la entità del suo traffico.

Di tale sollecitudine sarò ben lieto d'essere interprete io, che alla città di Milano sono legato dai più diletti vincoli di affetto e dalle più care memorie della vita.

Accolga, onorevole signor Sindaco, l'attestato della mia piena osservanza.

Devot.

G. Prinetti.

Infine venne votata alla unanimità la seguente deliberazione formulata dal relatore ing. E. De-Capitani:

« La Commissione prende atto delle assicurazioni di S. E. il Ministro dei Lavori Pubblici, contenute nella lettera 5 corrente indirizzata all'on. Sindaco, riguardanti sia le opere in corso di esecuzione alla Stazione Centrale, che quelle già sottoposte all'approvazione dei Corpi tecnici competenti, e per le quali sono dichiarati disponibili i fondi occorrenti, confidando che la prontezza delle decisioni relative sia pari alla riconosciuta urgenza del provvedere.

« La Commissione non può per altro astenersi dal rilevare che la risoluzione di disimpegnare il movimento viaggiatori alla Stazione Centrale dai binari di corsa mediante sovrapassaggio ai medesimi, non è quella da essa raccomandata, e si dimostrerà inadatta e insufficiente allo scopo; e che i provvedimenti a Porta Sempione pel servizio delle merci a carro completo delle tre ultime classi, vennero attuati in modo non conforme agli intendimenti suoi, esplicitamente indicati nel Memoriale 16 maggio del corrente anno, il che giustifica appunto i lamenti del commercio.

« Riguardo alle opere sostanziali tuttora sospese, la Commissione, che ha già deplorato ripetutamente il ritardo ingiustificato frapposto alla loro esecuzione, con danno gravissimo del servizio di Milano non solo, ma del movimento ferroviario generale, specialmente nei rapporti col traffico del Porto di Genova — il che torna poi di evidente pregiudizio alla produttività ed all'incremento dell'ente ferroviario, che è patrimonio dello Stato;

« che ha segnalate alcune opere speciali di completamento della stazione di Porta Romana, attuabili senza pregiudizio delle decisioni riservate intorno alla sistemazione definitiva degli Scali di Milano e indispensabili per utilizzare convenientemente quelle esistenti, imperfettamente rispondenti ora alle esigenze commerciali col servizio limitato a poche categorie di merci, per vagoni completi;

« che ha avuto cortesemente comunicazione del Verbale della Conferenza tenutasi in Roma il 13 aprile del corrente anno tra le LL. EE. i Ministri dei Lavori Pubblici e del Tesoro, e i signori Direttori Generali delle Società esercenti le Reti Mediterranee ed Adriatica, col quale — in relazione allo schema di legge pei lavori e provviste ferroviarie — venivano riservate somme determinate per le Stazioni di Milano;

« pure, prendendo atto delle odierne esplicite dichiarazioni del Ministro affermanti « che il Governo, ritirando » la legge, chiederà al Parlamento di avere a sua disposi» zione, nel prossimo esercizio, le somme a suo avviso suf» ficienti a compiere le opere alle quali è obbligato da im» pegni contrattuali, e quelle rese veramente indispensabili » da aumenti di traffico; e che con questi fondi sarà indub» biamente iniziata la sistemazione delle stazioni di Milano, » al compimento della quale sarà provveduto cogli stanzia» menti degli esercizi successivi, poichè il Governo intende » provvedere colla dovuta sollecitudine alle esigenze ferro» viarie di codesta città, che è il più importante centro » d'Italia per l'entità del suo traffico ».

« Non può che preoccuparsi vivamente delle conseguenze derivanti dal ritiro della detta legge; epperò incarica il Sindaco di rendersi interprete di tali preoccupazioni presso l'on. Ministro, e di insistere nelle domande concretate dalla Commissione nei due Memoriali già rassegnati ».

Ieri, 9 corrente, il sindaco Vigoni ed i consiglieri De Capitani e De Angeli, membri della Commissione, in seguito alla votazione dell'ordine del giorno suaccennato, si recarono a Merate per conferire col ministro Prinetti.

Il sindaco sviluppò anzitutto le ragioni dell'ordine del giorno votato, insistendo sulla necessità di dissipare le preoccupazioni della cittadinanza circa l'eventuale ritardo delle opere urgenti cui provvedeva il progetto di legge Perazzi. Da parte sua il ministro Prinetti svolgeva le considerazioni di ordine generale per le quali intendeva di ritirare detto progetto, senza per altro avere intenzione di

ritardare le opere riconosciute urgenti per le esigenze del servizio di Milano.

Riguardo a queste opere il Ministro diede assicurazione che tanto con fondi già disponibili, che con fondi che si riserva di chiedere con speciale progetto di legge appena aperto il Parlamento, provvederà a completare i lavori già in corso cui accennò nella sua lettera al sindaco, e agli altri lavori riconosciuti necessari per le stazioni Centrale, di Porta Garibaldi e Sempione.

Invece per la stazione di Porta Romana il Ministro rilevò la situazione creata da una protesta dell'Adriatica, per la quale dipenderà da un arbitrato ch'egli provocherà sollecitamente, il decidere se la stazione di Porta Romana debba raggiungere la importanza secondo il progetto già studiato, oppure limitarsi a stazione di servizio locale, consentendo all'Adriatica una propria stazione fra Porta Vittoria e Monforte.

FERROVIA DEL GOTTARDO

Ventiquattresimo Rapporto della Direzione e del Consiglio di Amministrazione sull'esercizio 1895, all'Assemblea generale degli Azionisti, 27 giugno 1896

(*Continuazione, vedi, N. 27, 28, 30, 32, 35, 36, 39*).

AD. V. — *Spese diverse.*

Le spese figuranti sotto questa rubrica per locazioni sono di fr. 20,347.96 *inferiori* a quelle dell'esercizio precedente; la diminuzione è di fr. 30,151.74 per il materiale rotabile (locazione di vagoni), d'altra parte vi è un aumento di fr. 10,430.67 sulle locazioni di stazioni e di sezioni di linea.

La posizione *perdite sui servizi ausiliari* è gravata, comparativamente al 1894, di una spesa di fr. 840.16, che proviene da un ammortizzamento fatto al conto dei materiali a carico del conto d'esercizio.

Assicurazioni contro l'incendio. — Le nostre assicurazioni non hanno subito modificazioni importanti durante lo scorso esercizio.

Il 1° luglio spirava il nostro contratto d'assicurazione contro l'incendio dei mobili della Rete intiera, del materiale di trasporto e delle merci, come pure della stazione di Chiasso, assicurata a parte; esso è stato rinnovato per il termine di 5 anni e comporta una riduzione parziale dei premi; i rischi assunti per le cinque Compagnie d'assicurazione rappresentavano, al momento della conclusione del nuovo contratto, una somma di fr. 22,161,060.

Il valore dei cereali immagazzinati nei nostri depositi di Brunnen raggiungeva alla fine dell'anno la cifra di franchi 5,680,000; i rischi sono sopportati da quasi tutte le Compagnie d'assicurazione concessionarie in Svizzera.

Danni, interessi per accidenti. — I casi che non erano ancora liquidati alla fine del 1894 sono stati regolati per transazione amichevole.

Durante l'esercizio scorso, non si verificò sulla nostra Rete alcun accidente con conseguenze durevoli ed impegnanti la nostra responsabilità, dimodochè noi non abbiamo dovuto occuparci di questioni di responsabilità civile.

D'altra parte, si cercò in ogni modo di far entrare le ernie nei casi sottomessi a responsabilità. Conformandoci alla giurisprudenza del Tribunale federale, noi abbiamo opposto a questi tentativi il principio che l'ernia non può essere qualificata d'accidente, se la prova non è stata fornita che l'ernia è la conseguenza di uno sforzo fisico eccessivo e risulta così da un atto o da un fatto rigorosamente determinato quanto al momento in cui si è compiuto. Finora i tribunali hanno condiviso questo modo di vedere.

Il numero degli accidenti senza gravità sopravvenuti nell'esercizio e nelle officine è un po' aumentato, ciò che tuttavia è dovuto unicamente al fatto che i nostri organi vegliano strettamente acciocchè le lesioni corporali, anche le più insignificanti, siano denunziate a chi di dovere, affinchè i feriti possano in ogni caso ricevere immediatamente le cure che esige il loro stato.

L'ammontare delle indennità per gli accidenti è inferiore a quello dell'anno principale.

Se si diffalca dalla spesa contabilizzata al capitolo V· C. 3, cioè	fr. 256,249.47
La nostra quota-parte alle indennità per la catastrofe di Moenchenstein e Zollikofen, cioè	» 197,563.80
	Fr. 58,685.67

somma colla quale noi abbiamo fatto fronte a tutti gli obblighi per la nostra responsabilità.

In ciò che concerne la indennità per Moenchenstein e Zollikofen, la Compagnia del Giura-Sempione ha trasmesso in principio d'anno all'Associazione solidariamente responsabile, di cui noi facciamo parte colle quattro principali Compagnie, un secondo rapporto ed alla fine dell'anno un terzo rapporto accompagnato dal deconto.

Risulta dalla ripartizione che la quota-parte della nostra Amministrazione comporta le cifre seguenti:

Per Moenchenstein . . .	fr. 145,785.44
Per Zollikofen	» 48,887.90
Totale	fr. 194,673.34

ammontare che bisogna ancora aumentare dei suoi interessi a termini del contratto di responsabilità, in modo che l'indennità totale pagata dalla nostra Compagnia si eleva a fr. 197,563.80.

Il fondo di riserva è stato addebitato di questa somma; come si sa, la situazione di questo fondo accusava un'eccedenza in più del massimo statutario, unicamente allo scopo di fare fronte agli oneri imposti alla nostra Compagnia dagli accidenti di Moenchenstein e Zollikofen. Al 31 dicembre 1895, questa eccedenza era ancora di fr. 4,314.21, riserva che sarà sufficiente probabilmente per il pagamento del resto della nostra quota-parte alle spese dell'Associazione solidariamente responsabile. Secondo tutte le previsioni, il deconto finale sarà operato nel corrente anno 1896 e non comprenderà più che qualche ammontare senza importanza.

Il numero dei *reclami in danni-interessi per perdite, avarie e ritardi di merci* fu nel 1895 di 1345.

Si pagarono in indennità:

per danni, avarie	casi 271		fr. 8,991.69
per mancanti, guasti	» 252		» 4,178.35
per ritardi e fuorviamenti . .	» 75		» 2,674.68
per acquisti in dogana non scaricati	» 10		» 189.79
per altre cause	» 27		» 546.64
	Casi 635		fr. 16,581.15
Da questa somma bisogna dedurre:			
Rimborsi di Compagnie ferroviarie	fr.	2,980.56	
Rimborsi di impiegati .	»	51.30	
Prodotto della vendita dei colli smarriti	»	131.10	» 3,162.96
Restano a nostro carico			fr. 13,418.19

E. — DIVERSE.

1. — *Accidenti.*

Durante l'esercizio 1895 abbiamo dovuto registrare 64 accidenti, cioè due deragliamenti, 1 collisione e 61 accidenti di persone. Questi accidenti hanno avuto le seguenti conseguenze: per sviamento e collisioni vi fu un impiegato ferito; per altre cause 59 impiegati feriti e due persone, che non viaggiavano, morte.

(Qui il Rapporto dà ragguagli particolareggiati degli accidenti seguiti da morte).

2. — *Casse di previdenza.*

a) Cassa di soccorso per i funzionari e gl'impiegati.

La cifra dei membri attivi della Cassa è salita da 1204 a 1269. Le operazioni di assicurazione hanno seguito una marcia normale e soddisfacente; nessun fatto eccezionale ne dinota l'influenza di fattori imprevisti.

L'aumento della cifra dei membri soccorsi e pensionati è minore che nel 1894. Per la prima volta dopo che noi

ne facciamo la statistica, il numero dei pensionati è diminuito.

Come il movimento nell'effettivo dei membri, i risultati finanziari sono straordinariamente favorevoli, in questo senso che le spese per soccorsi e pensioni accusano un aumento minore di quello che si aspettava in ragione del cammino naturale delle operazioni di assicurazione.

Fra i prodotti figura una somma di fr. 100,000 che l'Assemblea generale ordinaria ha prelevato sul prodotto netto dell'esercizio 1894 a titolo di allocazione straordinaria alla Cassa di soccorso.

Nel 1894 il Consiglio federale ci aveva invitati a sottomettere il bilancio al 31 dicembre 1894 all'esame periodico prescritto dalla legge concernente le Casse di soccorso delle Compagnie ferroviarie e dei battelli a vapore; disgraziatamente non ci fu possibile ancora di terminare questo lavoro assai complesso per l'epoca della presentazione del rapporto di gestione e dei conti del 1895.

Il Rapporto contiene tre prospetti: del numero dei membri della Cassa di soccorso; del numero dei membri che ricevettero soccorsi e furono pensionati, ed infine delle operazioni della Cassa stessa.

Li riassumiamo complessivamente:

I membri effettivi della Cassa di soccorso erano, al principio del 1895, in numero di 1204; in fine d'anno, tenendo conto dei nuovi entrati, degli usciti con o senza rimborso e pensione, degli usciti per accidenti in servizio e dei defunti, erano in numero di 1269.

I soccorsi in principio d'anno erano in 34, i pensionati 79; in fin d'anno i soccorsi erano 37, i pensionati 68. L'ammontare totale dei proventi della Cassa fu, nel 1895 di franchi 3,023,650.50, ed il totale delle spese fr. 87,848 28· il saldo attivo dell'esercizio 1895 fu di fr. 2,935,802.22 contro fr. 2,491,899.76 alla chiusura dell'esercizio 1894.

b) Casse di soccorso per gli operai ammalati.

Delle due Casse di soccorso dette di esercizio, quella degli *operai*, delle *stazioni*, *magazzini*, *depositi* ed *officine* accusa come nel 1894 un nuovo *deficit*. La revisione degli statuti, destinata a ristabilire l'equilibrio tra i prodotti e le spese, non ha potuto essere compiuto durante l'esercizio scorso.

La *Cassa di soccorso degli operai occupati alla costruzione delle diramazioni del nord Lucerna-Immensee e Zoug-Goldau*, presenta i seguenti risultati:

Prodotti.		
Saldo al 31 dicembre 1894 . . .	2,018.93	
Quotizzazione mensile dei membri.	33,358.15	
Interessi	74.21	
		35,451.29
Spese.		
Spese di amministrazione . . .	1,181.05	
» di trasporto	277.95	
Medici	3,640.50	
Medicamenti	3,067.90	
Spese di cura	10,985.20	
» di inumazione	222.10	
Diverse	6 —	
		19,380.70
Saldo al 31 dicembre 1895 . .		16,070.59

c) Fondo destinato a ricompensare gli atti eminenti compiuti in vista di prevenire accidenti in servizio.

Durante l'ultimo esercizio, questo fondo si è accresciuto dell'ammontare dei suoi interessi, cioè di fr. 2,115.52; si prelevarono fr. 310 per gratificazione a diversi agenti del servizio di sorveglianza, dei treni e della trazione.

Al tempo della conversione si sostituirono le obbligazioni 4 0|0 del Gottardo per fr. 75,000 con obbligazioni 3 1|2 0|0.

F. — Servizi ausiliari.

1. — *Officine*

Il numero degli impiegati non si modificò durante l'esercizio. Il numero degli operai al 1° gennaio era di 425, al 31 dicembre di 429.

Le officine centrali hanno riparato in tutto 139 locomotive, 635 vetture e 2222 carri.

Al 1° gennaio vi erano in riparazione: 17 locomotive, 40 vetture e 67 carri; al 31 dicembre 20 locomotive, 25 vetture e 49 carri.

Inoltre furono eseguiti parecchi lavori diversi, come la confezione di pezzi di ricambio per locomotive, vetture e carri; adattamento del freno Westinghouse a 77 carri, ecc.

Le *officine dei depositi* si sono principalmente occupate delle riparazioni correnti e del piccolo mantenimento delle locomotive.

Il numero degli operai delle officine dei depositi ammontava il 1° gennaio a 69, al 31 dicembre a 72.

2. — *Gazometro.*

Il gazometro di Bellinzona ha prodotto nel 1895		mc.	29,304,000
La provvista al 1° gennaio era . . .		»	310,000
Totale		mc.	29,614,000
il cui consumo si ripartisce come segue:			
Illuminazione delle vetture del Gottardo	mc. 13,529,927		
Illuminazione di altre amministrazioni	» 12,648,870		
			26,178,797
Perdite nel 1895			3,161,203
Provvista al 1° gennaio 1896			274,000
Totale come sopra		mc.	29,614,000

Nel 1895, il prezzo del gas fu di:
per mc. di gaz fabbricato . . fr. 1.34
» » » utile . . . » 1.50

Si impiegarono per la fabbricazione del gas 54,049 kg. di materie prime; 100 kg. di esso hanno prodotto in media mc. 54.22 di gas.

G. — Stato del personale.

Riassumiamo, annotando puramente il totale di ciascuna categoria:

	1895	1894
1. Amministrazione generale	154	142
2. Sorveglianza della linea	1002	877
3. Spedizione e movimento	881	865
4. Trazione	385	354
5. Servizio delle officine	3003	2699
6. Officina a gaz	5	5
Totale	3008	2704

Ricapitolazione.

	1895	
Funzionari ed impiegati	1504 cioè per km. di linea	5.65
Giornalieri	1504 » »	5.65
Totale	3008 cioè per km. di linea	11.30
	1894	
Funzionari ed impiegati	1457 cioè per km. di linea	5.48
Giornalieri	1247 » »	4.69
	2704 cioè per km. di linea	10.17

III. — **Finanze.**

Il nostro ultimo rapporto di gestione enunciava le condizioni alle quali un sindacato composto di case bancarie tedesche e svizzere aveva fermato 96 milioni di franchi del nuovo prestito 3 1|2 0|0, somma che, coi 4 milioni che noi ci eravamo riservati per la conversione delle nostre obbligazioni e per altri scopi, forma il totale dell'emissione provvisoria, cioè 100 milioni di franchi.

In questo stesso rapporto vi informiamo pure che i portatori di obbligazioni del prestito 4 0|0 denunciato per il rimborso al 31 marzo 1895 avevano accettato la conversione per l'ammontare di fr. 78,434,000.

Più tardi, cioè il 28 gennaio 1895, il sindacato ha messo il resto di fr. 17,566,000 in sottoscrizione pubblica al tasso del 100 1|2 0|0, operazione che ha ottenuto un pieno successo.

Durante l'esercizio scorso, noi non abbiamo fatto uso della facoltà che ci era stata conferita di emettere altre obbligazioni oltre i 100 milioni di franchi. Per contro, onde riunire il capitale necessario ai nuovi lavori, abbiamo alienato una parte notevole delle *carte valori* del fondo di rinnovazioni, le quali sono divenute disponibili, come è noto, in seguito alla revisione degli Statuti decretata nel 1893.

Bilancio annuale. — Il *capitale sovvenzioni* di franchi 119,000,000 ed il *capitale azioni* di fr. 50,000,000 non hanno subito variazioni. Ricorderemo soltanto che l'ultimo versamento del 50 0|0 manca ancora per 15 azioni della 3ª emissione e che la somma corrispondente figura all'attivo sotto la rubrica « Debitori diversi ». Nel caso in cui il versamento non fosse effettuato prima della prossima ripartizione del dividendo, noi procederemo in conformità dell'art. 7 degli Statuti.

(*Continua*).

INFORMAZIONI PARTICOLARI
DEL *MONITORE*

Conferenza per i trasporti delle materie esplosive.

Prossimamente sarà tenuta presso il R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate una conferenza, fra i rappresentanti dell'Ispettorato medesimo e delle tre principali Amministrazioni ferroviarie, allo scopo di esaminare i voti del commercio in ordine ai trasporti di materie esplosive e della opportunità di mitigare le disposizioni del Ministero dell'Interno relative all'obbligo della licenza di trasporto delle materie suddette.

Nella detta conferenza sarà anche rappresentato il Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio, il quale ha all'uopo delegato il signor cav. ing. Giuseppe Trombetta, Capo-Sezione nel Ministero medesimo, nonchè il Ministero della Guerra, che sarà rappresentato dal Maggiore di Artiglieria cav. Giuseppe Vitali, Comandante la nona brigata d'Artiglieria da fortezza.

><

Ferrovia da S. Giorgio di Nogaro al Confine austriaco.

Con Reale Decreto del 24 settembre p. p., è stata approvata e resa esecutoria la convenzione stipulata il giorno 15 settembre 1896 tra i Ministri dei Lavori Pubblici e del Tesoro, per conto dell'Amministrazione del Tesoro, ed il comm. professore Arturo Jéhan De Johannis, Presidente del Consiglio d'Amministrazione della Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche di Padova, per la concessione alla Società stessa della costruzione e dell'esercizio di una ferrovia a scartamento normale da S. Giorgio di Nogaro al Confine austro-ungarico.

Lo Stato accorda alla Società predetta una sovvenzione di L. 2000 a chilometro per la durata di anni 40.

A proposito di detta ferrovia, è bene avvertire che l'I. R. Governo austro-ungarico ha dato affidamento che essa potrà congiungersi colla rete scorrente in quel territorio, la qual cosa varrà certamente a determinare un maggior contatto fra i due Paesi.

><

Ferrovie del Mediterraneo.

(*Orario invernale*).

La Direzione Generale per le Strade Ferrate del Mediterraneo ha sottoposto all'approvazione governativa il progetto delle modificazioni all'orario in vigore, che essa propone di attuare per la prossima stagione invernale. Le proposte modificazioni non contengono che i consueti cambiamenti di orario richiesti dalla stagione e lievi varianti ad alcuni treni, dovute ad esigenze di servizio.

Essa propone il 3 novembre p. v. come data di attivazione del nuovo orario, la quale coincide coll'attivazione dell'orario invernale delle ferrovie francesi della Rete Parigi-Lione-Mediterraneo.

><

Navigazione sul Lago Maggiore.

Col 15 corrente entra in vigore l'orario invernale per il servizio dei piroscafi sul Lago Maggiore, il quale porta le consuete modificazioni concordate coll'orario delle ferrovie in corrispondenza.

><

Allacciamento della Stazione di Bari col Porto.

Siamo informati che fra i lavori di sistemazione del Porto di Bari si propone di comprendere anche l'allacciamento della stazione ferroviaria con la banchina mediante una coppia di binari.

Ci consta al riguardo che dal Ministero dei Lavori Pubblici sono state date disposizioni all'Ispettore dell'ottavo Compartimento del Genio Civile affinchè dia le occorrenti istruzioni al locale ufficio del Genio Civile per la compilazione del progetto pei lavori suaccennati, prendendo all'uopo accordi coll'Amministrazione ferroviaria per quanto concerne il proposto allacciamento della banchina del porto colla stazione ferroviaria.

><

Rete Mediterranea.

(*Conto consuntivo 1895-96 e bilanci di assestamento 1896-97 e di previsione 1897-98*).

La Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha presentato al Ministero dei Lavori Pubblici: il conto consuntivo dello scorso esercizio finanziario 1895-96; il bilancio di assestamento del corrente esercizio 1896-97, ed il bilancio di previsione per il prossimo esercizio 1897-98, distintamente per ognuno dei conti seguenti:

1. Compartecipazione spettante allo Stato sul prodotto lordo delle linee costituenti la rete principale;
2. Quota di prodotto dovuta dallo Stato alle Casse pensioni e soccorso istituite per il personale della Rete Mediterranea;
3. Prodotti lordi delle ferrovie complementari costituenti la rete secondaria;
4. Prodotti lordi delle ferrovie appartenenti a Società private ed esercitate per loro conto, a senso dei rispettivi atti di concessione, od in seguito a concessioni speciali, e quote sui prodotti stessi dovute alle Società concessionarie.

><

Ferrovie della Sicilia.

(*Bilancio di seconda previsione 1896-97 e di prima previsione 1897-98*).

In ottemperanza a quanto dispone l'articolo 5 del Regolamento per l'esercizio, la Direzione Generale delle Strade Ferrate della Sicilia ha presentato al Ministero dei Lavori Pubblici: il bilancio di seconda previsione dell'esercizio 1896-97, ed il bilancio di prima previsione dell'esercizio 1897-98, distintamente: pei fondi di riserva e della Cassa degli aumenti patrimoniali; pei lavori e per le provviste in conto delle nuove costruzioni; pel servizio di navigazione nello Stretto di Messina.

La predetta Direzione Generale, in adempimento delle disposizioni dell'articolo 7 del Regolamento per l'esercizio, ha presentato all'approvazione del Ministero dei La-

vori Pubblici il conto consuntivo dei fondi di riserva e della Cassa degli aumenti patrimoniali per l'esercizio 1895 96.

La predetta Direzione Generale ha trasmesso anche al Ministero dei Lavori Pubblici i prospetti riferibili alla partecipazione dello Stato sui prodotti della rete principale; ai prodotti e corrispettivi di esercizio della rete secondaria, del servizio di navigazione nello Stretto di Messina, ed alle quote di prodotto dovute dallo Stato alle Casse pensioni e soccorso istituite per il personale della Rete Sicula. I prodotti complessivi della Rete, compresi quelli relativi allo Stretto di Messina, ascesero, durante l'esercizio 1895-96 a L. 10,017,475.38, dando un aumento di L. 509,203.58 sui prodotti del precedente esercizio 1894-95. Distinguendo tali prodotti per la rete principale, per le linee complementari e per lo Stretto di Messina, si ha una diminuzione di L. 157,352.45 nei prodotti della rete principale, un aumento di L. 591,088.65 in quelli delle linee complementari, ed altro aumento di L. 75,467.38 nei prodotti dello Stretto di Messina. La diminuzione di prodotto della rete principale è dovuta allo spostamento di traffico a beneficio della rete complementare, verificatosi in seguito alla completa apertura dell'esercizio della linea Messina-Patti-Termini, la quale, come è noto, abbrevia sensibilmente il percorso fra Messina e Palermo.

><

Ferrovie Sarde.

(Nuovo tipo di locomotiva).

Siamo informati che la Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde ha posto in istudio un nuovo tipo di locomotiva da adottarsi sulle proprie linee. Ed affinchè lo studio riuscisse quanto più completo è possibile, la Compagnia, nella ora decorsa estate, ha inviato l'ingegnere, che se ne sta occupando, nelle linee svizzere con lo speciale incarico di vedere in azione qual tipo delle più recenti locomotive potesse meglio adattarsi ai bisogni della rete delle ferrovie predette.

><

Ferrovie dell'Adriatico.

(Progetti preventivi, ecc., presentati all'approvazione governativa).

La Direzione Generale per le Strade Ferrate Meridionali ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici:

1. Il contratto stipulato colla Ditta Miani, Silvestri e Comp. di Milano, per la fornitura di 10 carrozze di 3ª classe e di 40 carri da merce scoperti;

2. La proposta dei lavori occorrenti per rinforzare un tratto dell'argine contenitore, a sponda destra del fosso Borghiella, deviato a monte della ferrovia *Porto Civitanova-Macerata*, presso la casa cantoniera al km. 17.021. Spesa preventivata L. 700;

3. La proposta dei lavori occorrenti per condurre nella *stazione di Vicenza* l'acqua del nuovo acquedotto comunale. Spesa preventivata L. 1460;

4. L'atto stipulato colla Ditta ing. Giustino Carresi, per la sostituzione con lastricati in pietra dei pavimenti in mattoni nei locali destinati al servizio dei bagagli e delle merci a grande velocità nelle stazioni di Vaglia, San Piero a Sieve e Borgo San Lorenzo, nella ferrovia da *Faenza a Firenze;*

5. Il progetto modificato riguardante l'impianto di macchine-utensili nel deposito locomotive in *stazione di Bari.* La spesa all'uopo occorrente, preventivata nel primo progetto in L. 7846.42, viene ridotta a L. 5965.17;

6. La proposta per l'acquisto dei materiali metallici di armamento occorrenti durante l'esercizio 1896-97, in conto del secondo fondo di riserva per la manutenzione dei binari armati in acciaio. La spesa complessiva all'uopo preventivata ammonta a L. 88,219.96, di cui L. 40,533.11 per materiali occorrenti per le linee meridionali e L. 47,686.85 per le linee dello Stato. I materiali dei quali si propone l'acquisto colla proposta della quale trattasi, sono i seguenti:

Armamento tipo meridionale: 100,000 arpioni ordinari; 25,000 arpioni speciali; 25,000 chiavarde con capo a becco d'anatra del diametro di mm. 25; 20,000 chiavarde del diametro di mm. 20; 10 cuori semplici, lunghi m. 2.100, tangente 0.10; 5 cuori semplici, lunghi m. 1.500, tangente 0.14; 750 cuscinetti, di cui 500 marca FM. 1, 200 marca FM. 2, 50 marca FM. 4; 1500 caviglie per deviatoi, della lunghezza di m. 0.19, marca 1;

Armamento tipo n. 2 ex-Alta Italia: 100,000 arpioni ordinari; 60 barre per aghi da deviatoi, di cui 50 da m. 5.20 e 10 da m. 4.60; 960 cuscinetti per deviatoi di diverse marche; 20 supporti, marca × 5.26;

Armamento III, tipo 77 CC.: 5000 arpioni; 1000 chiavarde a becco d'anatra del diametro di mm. 20;

Materiale comune a diversi tipi di armamento: 50.000 chiavarde a becco d'anatra del diametro di millimetri 25; 10,000 chiavarde con capo a fungo, del diametro di mm. 25; 1500 caviglie a vite mordente per deviatoi, lunghe m. 0.19, marca 1.

><

Ferrovie del Mediterraneo.

(Proposte, progetti, preventivi, ecc., presentati all'approvazione governativa).

La Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici:

1. Il progetto dei lavori occorrenti per provvedere al restauro delle murature di rivestimento della galleria di Castagnole, situata fra le progressive 0.978 e 1713.30 della linea *Castagnole-Asti-Mortara.* La spesa all'uopo preventivata ascende a L. 3500;

2. La proposta per l'applicazione di due suonerie elettriche di controllo al segnale a disco girevole, lato Taranto, della stazione di Cariati, lungo la ferrovia da *Taranto a Reggio.* Spesa preventivata L. 495;

3. Il contratto stipulato colla Ditta Ghiolfi Michele di Borgo San Dalmazzo, per l'esecuzione di lavori complementari alle gettate di difesa della linea *Cuneo-Ventimiglia*, contro le corrosioni del torrente Vermegnana, presso Robilante;

4. Il preventivo della spesa di L. 4700 per i lavori di consolidamento del cunettone sottopassante al rilevato detto del Tron in stazione di Pontedecimo, in prossimità del ponticello-sottovia, alla progressiva 152.916.41 della ferrovia da *Torino a Genova.*

><

Ferrovie della Sicilia.

(Progetti, preventivi, ecc., presentati all'approvazione governativa).

La Direzione Generale per le Strade Ferrate della Sicilia ha sottoposto all'approvazione governativa:

a) La proposta per l'impianto di sagome di carico nelle stazioni di Bogheria, Cerda, Montemaggiore, Roccapalomba, Castronuovo, Cammarata ed Acquaviva, lungo la linea da *Palermo a Catania,* con annesso preventivo di spesa di L. 644.48;

b) La proposta per l'impianto d'una briglia in muratura a valle del ponticello di m. 0.60, al km. 125.870.30, da Palermo, della stazione di Santa Caterina, lungo la linea *Bicocca-Caltanissetta-Canicattì*. Spesa L. 892.

><

Per una fermata alla Stazione di Pegli.

Siamo informati che la Mediterranea, per corrispondere al desiderio manifestato dal R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate, provvederà, perchè, col prossimo orario invernale, il treno diretto n. 41 dell'orario 3 novembre 1895, coincidente coi treni 1, 10 e 30, a Genova, faccia fermata alla Stazione di Pegli.

><

Per una vettura diretta da Roma a Macerata.

Ci scrivono da Macerata che quella Giunta Municipale, rendendosi interprete dei caldi voti delle popolazioni del Comune e della Provincia, ha interessato l'Amministrazione delle Strade Ferrate Meridionali ed il R. Ispettorato Generale delle Ferrovie a voler disporre che anche a Macerata, come già a Perugia, sia concessa nei treni ferroviari in partenza da Roma una carrozza che venga staccata in Albacina, oppure in Fabriano, come quella per Perugia si stacca a Foligno, affinchè i viaggiatori non debbano soffrire l'incomodo dei trasbordi, specialmente nella stagione invernale.

><

Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha ritenuto che, anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le espropriazioni, possa approvarsi un progetto della Mediterranea relativo al completamento delle chiusure ed alla sistemazione di strade e scoli d'acqua nella stazione di Roccasecca, per un importo presunto di lire 11,800, ammettendo che all'esecuzione delle opere si provveda in parte ad economia ed in parte mediante cottimi, ed assegnando il termine di due anni per il compimento dei lavori.

Lo stesso Consiglio ha dato il suo parere sugli atti di liquidazione degli esproprii di alcuni appezzamenti di terreni di proprietà Rossi, espropriati per la costruzione del tronco da Fognano a Marradi, lungo la linea da Faenza a Firenze, in Comune di Brisighella.

><

Tariffe ferroviarie italiane.

È in corso un Decreto dei Ministri di Agricoltura, Industria e Commercio e dei Lavori Pubblici, col quale viene approvato il nuovo testo dell'allegato n. 1 alle tariffe e condizioni pei trasporti sulle strade ferrate, da sostituirsi a quello ora vigente, in conformità del progetto all'uopo presentato dalla Mediterranea d'accordo coll'Adriatica e colla Sicula. Il detto allegato riguarda la distinta delle valute metalliche e cartacee che hanno corso legale nel Regno e le norme relative all'accettazione delle medesime nelle stazioni ed agenzie sociali.

—

L'Adriatica ha presentato, con parere favorevole, al Ministero dei Lavori Pubblici una istanza della Ditta Mazzurana ed Angeli di Bari, per ottenere la rinnovazione per un altr'anno, ed alle stesse condizioni, della nota concessione accordatale in passato per i suoi trasporti di sansa, la quale va a scadere col giorno 31 del corrente mese di ottobre.

—

Il Ministero del Tesoro, d'accordo con quello delle Finanze, ha ammessa, per la parte che lo riguarda, la rinnovazione per un altr'anno, a datare dal 1° settembre u. s., ed alle medesime condizioni di prima, della concessione di cui fruiva la Ditta G. Stuchy di Venezia, per i suoi trasporti di farina e crusca diretti ad Udine.

—

L'Adriatica ha sottoposto all'approvazione governativa la proposta per la concessione di facilitazioni di tariffa a favore della Ditta Lorenzo Salustio di Bitetto (provincia di Bari), per i suoi trasporti di cereali provenienti da Gioia del Colle, Santeramo, Altamura, Gravina, Poggio Orsini, Spinazzola, Palazzo San Gervasio, Venosa, Rocchetta e Minervino Murge. La predetta Ditta si impegnerebbe per un traffico minimo annuale di 1500 tonn.

—

La Direzione Generale per le Strade Ferrate Meridionali ha presentato all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici una proposta per la quale la tariffa eccezionale n. 1005, piccola velocità, per i trasporti d'acqua dolce potabile in vagoni serbatoi ed in recipienti di tela impermeabile, a vagone completo, da Napoli a Foggia, oppure in partenza da Nocera (Umbria) ed in destinazione di Firenze, Forlì e Ravenna e di stazioni della linea del litorale Adriatico da Rimini a Brindisi e Taranto, e dei tronchi Brindisi-Otranto e Zollino-Gallipoli, la quale scade col giorno 30 novembre 1896, viene abrogata, e detto giorno s'intende sostituita, in via di esperimento, per due anni, e cioè a tutto il 30 novembre 1898, da un'altra tariffa, la quale considera:

1. Serie *B*. I prezzi attuali della tariffa eccezionale (pel quantitativo di almeno 3000 tonnellate annue) combinati sull'ammontare della quota sociale della 104 G., ridotta del 5 0[0 e coll'abbuono governativo del 27.50 per cento;

2. Serie *A*. I prezzi della nuova serie della tariffa eccezionale 1005 (pel quantitativo di almeno 1500 tonnellate annue) combinati sull'ammontare della quota sociale della 104 G., ridotta del 2.50 0[0 e coll'abbuono governativo del 13.75 0[0;

3. Tariffa eccezionale 1005 P. V. Prezzi ridotti arrotondati (compresa l'imposta erariale) da applicarsi al pubblico.

—

L'Adriatica ha sottoposto con parere favorevole al Ministero dei Lavori Pubblici una domanda presentata dalla Ditta Fratelli Dal-Torso di Udine, allo scopo di ottenere la rinnovazione per un altro anno della concessione speciale già accordatale precedentemente per i suoi trasporti di segatura di legno dall'Austria all'Italia.

—

È in corso un decreto dei Ministri dei Lavori Pubblici e di Agricoltura, Industria e Commercio, col quale viene disposto che la tariffa locale n. 201, serie A, sia estesa ai cereali in partenza da Gaeta e Formia in destinazione di Napoli, San Giovanni a Teduccio, Torre Annunziata e Castellamare di Stabia, ed alle farine in partenza da queste ultime località per Gaeta e Formia; e che la tariffa n. 202 sia estesa ai trasporti di paste da vermicellaio in partenza da Napoli San Giovanni e Teduccio, Torre Annunziata e Castellamare di Stabia, ed in destinazione di Formia e di Gaeta, il tutto in via di esperimento per la durata di due anni, in conformità alla proposta all'uopo presentata dalla Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo d'accordo con quella delle Ferrovie Adriatiche.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovie Italiane. — *Prodotti dal 1° luglio 1895 al 30 giugno 1896.* — Il prospetto dei prodotti lordi approssimativi delle Ferrovie italiane, pubblicato in questi giorni dal R. Ispettorato delle Strade Ferrate, comprende i dati relativi all'esercizio dal 1° luglio 1895 al 30 giugno 1896. In questo periodo i prodotti approssimativi del traffico ascesero in complesso a L. 258,136,570, superando di L. 9,693,287 quelli ottenuti nell'esercizio precedente.

La lunghezza media delle linee in esercizio pel suddetto periodo si ragguagliava a 15,376 km., in aumento di chilometri 447, e il prodotto chilometrico ammontava a lire 16,788, con un aumento di L. 147 in confronto dell'esercizio precedente.

Per ciascuna delle grandi Reti ferroviarie e per gli altri gruppi di linee, i dati analoghi pel periodo in discorso sono espressi dalle cifre seguenti:

Dal 1° luglio 1895 al 30 giugno 1896.

		Lunghezza media	Prodotti lordi	Prodotti chilometrici
Rete Mediterranea . . .	Km.	5709	128,846,947	22,569
Rete Adriatica	»	5601	103 517,224	18,481
Rete Sicula	»	1093	9,865,468	9,026
Ferrovie dello Stato esercite Società Veneta . . .	»	140	1,090,600	7,790
Ferrovie Reali Sarde . .	»	411	1,667,660	4,052
Ferrovie Secondario Sarde	»	594	786,304	1,323
Ferrovie diverse . . .	»	1828	12,362,367	6,762

Differenze in confronto dell'esercizio precedente.

		Lunghezza media	Prodotti lordi	Prodotti chilometrici
Rete Mediterranea . . .	Km.	+ 2[illegible]5	+ 7,362,096	+ 497
Rete Adriatica	»	+ 591	+ 1,062,601	— 123
Rete Sicula.	»	+ 55	+ 475,668	— 20
Ferrovie dello Stato esercite Società Veneta . . .	»	»	— 10,667	— 76
Ferrovie Reali Sarde . .	»	»	+ 54,052	+ 126
Ferrovie Secondarie Sarde	»	»	+ 33,813	+ 57
Ferrovie diverse	»	+ 99	+ 715,724	+ 50

— *Lunghezza delle linee e dei tronchi di linea aperti all'esercizio dal 1° luglio 1895 al 30 giugno 1896:*

	Data	Chilometri
Rete Mediterranea:		
S. Eufemia-Marina-Praia-Aieta. .	31 luglio	122
Sora-Balsorano	10 ottobre	13
Paternopoli-Monteverde	27 ottobre	78
Marcellinara-Corace	29 febbraio	9
Rete Adriatica:		
Barletta-Spinazzola	1° agosto	66
Ferrovie diverse;		
Circumetnea { Giarre-Castiglione .	1° luglio	21
Circumetnea { Castiglione-Bronte .	30 settembre	36
Tortona-Castelnuovo Scrivia . .	19 ottobre	9

Ferrovie del Mediterraneo. — Verificandosi una straordinaria affluenza di trasporti a piccola velocità ordinaria nelle stazioni di Genova Piazza Brignole e Milano Porta Garibaldi, in modo che rimane ivi incagliato il servizio, l'Amministrazione, valendosi della facoltà concessale dall'articolo 117 sub *o*) delle tariffe e condizioni pei trasporti, a cominciare dal giorno di venerdì 9 andante mese e fino a nuovo avviso, riduce di un terzo il termine utile pel ritiro delle merci a piccola velocità ordinaria ed aumenta, pure di un terzo, i diritti di deposito o di sosta nelle nominate stazioni di Genova Piazza Brignole e Milano Porta Garibaldi.

L'Amministrazione avverte inoltre che, in forza dello stesso articolo 117 sub *l*) delle tariffe, farà anche scaricare nelle stazioni di Genova Piazza Brignole e Milano Porta Garibaldi le merci la cui manipolazione fosse riservata alle parti, quando queste non vi provvedessero nel termine utile ridotto come sopra, ed applicherà la relativa tassa di L. 0.51 per tonnellata, pure a cominciare dal giorno sopra indicato.

Ferrovia Mestre-Bassano. — In una riunione tenutasi il 2 corrente a Bassano si votò il seguente ordine del giorno a favore della progettata linea Mestre-Bassano:

« I convenuti, udita la relazione fatta dal sindaco di Noalo e dall'avv. Sailer; ritenuta l'evidente necessità di spingere il Governo all'attuazione della legge del 1879 sulle costruzioni ferroviarie onde sia resa completa la ferrovia Trento Bassano, e di accogliere i voti solennemente espressi per la linea diretta Bassano-Mestre, deliberano d'interessare i Comuni rappresentati dai sindaci della regione di costituire un comitato, con l'appoggio anche dei Consigli comunali, per la costruzione delle linee suddette e di intervenire mediante apposito delegato, associandosi al Comitato già esistente fra i Comuni per la linea diretta Mestre-Castelfranco-Primolano, alle pratiche da farsi a Roma presso il Ministro dei Lavori Pubblici, affinchè abbia soddisfazione il voto delle popolazioni interessate ».

Ferrovie dell'Eritrea. — Quanto prima partiranno per l'Africa due sezioni di ufficiali del Genio, incaricate di studiare la costruzione di una ferrovia a scartamento ridotto dal mare all'altipiano.

Prima della battaglia di Adua, una Commissione di ingegneri civili si trovava nella Colonia per istudiare il progetto di una ferrovia Saati-Ghinda-Asmara. Sopravvenuta la guerra, quegli studi furono sospesi e non se ne seppe più nulla.

Ferrovia Circumetnea. — La Direzione dell'esercizio della Ferrovia Circumetnea dal 16 settembre scorso ha subito delle modificazioni. Vennero nominati direttore l'ing. Costantini ed ispettore dell'esercizio il signor Giuseppe Ragusa-Guarneri.

Tramvia Vercelli-Biella. — Con atto notarile, ricevuto Stroppa, la Società delle Tramvie vercellesi acquistò l'intiera linea della tramvia a vapore Vercelli-Biella, dalla Società in liquidazione la *Bielloise*, cessando quest'ultima Società ogni sua operazione in Italia.

A direttore generale di queste linee importanti venne confermato l'ing. cav. Oscar Schmidt, attuale direttore della cessata *Bielloise*; ed a far parte del Consiglio di amministrazione furono chiamati l'ing. on. Piero Lucca, avv. Giuseppe Fortina e Domenico Mazzetta.

Ferrovie del Mediterraneo. — *Prodotti dal 1° luglio al 30 settembre 1896.* — Nella decade dal 21 al 30 settembre 1896 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate del Mediterraneo (Rete principale e Rete secondaria) ascesero a L. 3,951,205.37, con una diminuzione di lire 55,751.37 sulla corrispondente decade del 1895.

L'insieme dei prodotti dal 1° luglio al 30 settembre 1896 si ragguaglia a L. 33,397,705.50, presentando un aumento di L. 272,723.55 sul periodo corrispondente dell'esercizio precedente.

Ferrovie dell'Adriatico. — *Prodotti dal 1° gennaio al 30 settembre 1896.* — Nella decade dal 21 al 30 settembre 1896 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate Meridionali, Rete Adriatica (Rete principale e Rete complementare) ascesero a L. 3,683,760.41, con una diminuzione di L. 24,276.12 su quelli ottenuti nella corrispondente decade del 1895.

L'insieme dei prodotti dal 1° gennaio al 30 settembre 1896 si ragguaglia a L. 73,354,812.58, e presenta una diminuzione di L. 1,803,712.71 in confronto dello stesso periodo del precedente esercizio.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie Svizzere. — *Ferrovia Centrale.* — Il Governo bernese ha delegato per lo Stato di Berna nel Consiglio d'amministrazione della Ferrovia Centrale, in rimpiazzo del dimissionario consigliere nazionale Hirter, il consigliere nazionale Bangerter in Langenthal.

— *Il riscatto delle ferrovie.* — La legge sulla contabilità delle Compagnie ferroviarie, preludiante al riscatto delle ferrovie, votate per *referendum*, domenica scorsa 4 corrente, fu approvata con 49,952 voti di maggioranza.

Ferrovie Francesi. — *Apertura di linea.* — È stata aperta all'esercizio la linea di interesse locale da Pont-de-la-Deule a Pont-à-Marcq. La lunghezza di questa linea è di m. 29,200 circa. Indipendentemente dalle stazioni terminali essa comprende le stazioni di Raimbeaucourt, Moucheaux, Thumeries, Mons-en-Pevèle, Faumont, Bersée e Mérignies.

Ferrovie Germaniche. — *Le rotaie a ghiaia della stazione di Dresda.* — Il riscatto delle diverse linee che vanno a Dresda e la concentrazione in questo punto del traffico delle merci ha condotto alla costruzione di una stazione speciale. Questa stazione di 2500 metri di lunghezza, offre questo di particolare che si sono fatte all'una delle estremità delle ,pendenze del 1 per cento per permettere di allineare i vagoni per semplice gravità. I binari di separazione sono disposti in due gruppi, l'uno di otto binari e l'altro di quattro, ed i vagoni possono essere disposti in 32 destinazioni diverse senza che sia necessario di rimorchiarli.

Questa disposizione ha condotto naturalmente a ricercare un mezzo semplice per impedire gli accidenti che avrebbe potuto causare l'azione del vento, per esempio, sui vagoni lanciati sulle pendenze. I freni ordinari non garantiscono abbastanza la sicurezza e si ricorse ai binari a sabbia, formati semplicemente circondando le rotaie da una specie di scatola che si riempie di sabbia, lo spessore della sabbia al disopra della rotaia regola il grado di rallentamento dei vagoni con una precisione sufficiente per tutti i bisogni della pratica; uno spessore da 3 a 4 centimetri basta per un vagone ordinario.

Questa disposizione ha dato eccellenti risultati. Una volta, i 2000 vagoni che passano a Dresda per altre destinazioni soggiornavano in questa stazione durante 21 ora in media, oggidì, non vi restano più di 5 ore. Sono dunque 16 ore economizzate per vagone, ciò che da $\frac{16 \times 2000}{24}$, o 1333 vagoni di più disponibili ogni giorno.

Aggiungiamo che la lunghezza totale dei binari dalla stazione alle merci di Dresda è di 67 chilometri e che l'illuminazione è assicurata da un centinaio di lampade ad arco di 1,500 candele ciascuna.

Ferrovie degli Stati Uniti. — *Situazione finanziaria al 30 giugno 1895.* — La *Inter-State Commerce Commission* ha pubblicato recentemente una statistica che contiene dei ragguagli interessanti sulle Ferrovie degli Stati Uniti durante l'esercizio, che è terminato col 30 giugno del 1895.

La lunghezza totale era a quell'epoca di 180,657 miglia, cioè a dire un aumento di 1948 miglia durante l'annata. Il capitale impiegato si elevava alla stessa data a sterline 2,197,040,000, cifra che rappresenta nel corso dell'esercizio un aumento di sterline 38,646,000. Di quel capitale, 992,252,000 rappresentano il capitale ordinario, di cui 840,339,000 in azioni ordinarie e 151,913,000 in azioni privilegiate. Le rimanenti sterline 1,081,423,000 rappresentano il debito consolidato, e si ripartiscono come segue: 931,975,000 di Obbligazioni; 89,044,000 di Obbligazioni diverse; 49,221,000 di Obbligazioni sulla rendita e 11,183,000 di Obbligazioni per le diverse forniture e il rimanente costituisce il debito fluttuante.

Del capitale ordinario la somma di sterline 695,128,000; ossia il 70 per cento, non ha prodotto interessi. D'altra parte, non comprese le Obbligazioni per le diverse forniture, gl'interessi non sono corrisposti a 180,887,000 sterline del debito fluttuante. Vi sono poi 124,940,000 sterlinv di Obbligazioni, per le quali non vi è servizio d'interessi, ossia il 13-4 per cento del totale; 10,900,000 sterline, ossia il 12 per cento delle Obbligazioni diverse a cui non è stato pagato alcun interesse, e infine 45,047,000 sterline di Obbligazioni sull'entrata, rappresentanti il 91-5 per cento del loro valore totale, non hanno goduto alcun interesse.

Perciò che riguarda il capitale produttivo di interessi, il 6-9 per cento della somma totale impegnata ha prodotto dal 4 al 5 per cento; sul 5 4 per cento è stato corrisposto dal 5 al 6 per cento; il 4-41 per cento ha prodotto dal 6 al 7 per cento, ed infine sul 4 per cento del capitale impegnato è stato distribuito un interesse che varia dal 7 al-l'8 per cento.

Mai, dopo l'organizzazione della divisione delle statistiche, eccettuato il 1894, una sì forte percentuale dei capitali è rimasta improduttiva. Al 30 giugno 1895 erano in sequestro 150 linee, cioè a dire eranno amministrate da *receivers* - queste nell'annata diminuirono di 23. Le linee sotto sequestro rappresentavano 37,856 miglia, ossia 2963 miglia di meno che nel 1894. Il capitale rappresentato da queste linee era di circa 500 milioni di sterline, ossia del 22.21 per cento del capitale totale impegnato nelle Ferrovie degli Stati Uniti.

Per ciò che riguarda l'operazione delle Ferrovie, gli introiti lordi si elevarono a sterline 215,074,000, ossia sterline 401,934 in più che nell'esercizio che terminò al 30 giugno 1894 e le spese furono di sterline 145,144,000, vale a dire 1,139,000 meno che nell'esercizio precedente. Quantunque i risultati dell'esercizio chiuso al 30 giugno 1895 siano stati più soddisfacenti di quelli ottenuti nell'esercizio precedente, tuttavia sono stati disastrosi per le Ferrovie degli Stati Uniti.

Il *deficit* subito durante l'esercizio è stato di lire sterline 5,969,000, mentre quello dell'esercizio precedente era stato di 9,969,000. Questi *deficit* sono stati colmati in parte con le riserve e in parte con la creazione di debiti fluttuanti. È da temere per altro che la maggior parte di questi *deficit* non venga colmata con la creazione di nuovi debiti, di cui una buona parte rischia di non essere mai pagata.

Ferrovie a Porto Rico. — La legazione del Re a Madrid, segnala con una recente comunicazione, il progetto d'impianto nell'isola di Porto-Rico, di ferrovie economiche a scartamento ridotto.

Questa concessione sarà data per aggiudicazione pubblica a Compagnie o a privati. Una sovvenzione di 250,000 pesetas è iscritta sul bilancio della colonia a questo scopo. La costruzione delle linee di cui si tratta resta sottoposta alle prescrizioni della legge sulle ferrovie a Porto-Rico.

Un decreto reale regolerà il tracciato e la concessione delle linee sovvenzionate.

Notizie Diverse

Al Ministero dei Lavori Pubblici. — Gli esami di promozione al grado di segretario al Ministero dei Lavori Pubblici sono indetti pel 15 novembre prossimo. Vi concorreranno soltanto i vice-segretari dell'Amministrazione centrale.

Una linea telefonica Milano-Varese. — In questi giorni dalla Società Telefonica per l'Alta Italia vennero iniziate le pratiche presso il Comune di Varese per stabilire una nuova linea telefonica che unisca anche questa ridente borgata, come già Como, Monza e Legnano, con Milano, a cui è legata da quotidiani interessi commerciali.

Il progetto ha incontrato il favor generale ed è sperabile che si verrà presto ad un accordo definitivo.

La Società Telefonica chiede al Comune di Varese l'assai modesto contributo di L. 5000 a fondo perduto ed un determinato numero di abbonati, numero però abbastanza limitato che si può ritenere verrà ben presto raggiunto.

Allo scopo di raccogliere le predette L. 5000 si aprì a Varese una pubblica sottoscrizione, che venne iniziata coll'offerta di L. 1000 fatta dalla ditta P. A. Molina.

Il commercio italiano nei primi otto mesi del 1896. — Il mese di agosto ha dato un'importazione minore di sette milioni di quella dell'agosto 1895 ed una esportazione di poco più di 6 milioni e mezzo maggiore. Così le cifre complessive dei movimenti negli otto mesi sono le seguenti:

	1895	1896	Differenza
Importazione	743,495,184	757,897,673	+ 14,402,489
Esportazione	641,714,939	694,528,135	+ 52,813,198
	1,385,210,123	1,452,425,810	+ 67,215,687

Lentamente pertanto va accennandosi una ripresa di affari, che a poco a poco rimargina le ferite degli anni decorsi.

Il commercio italiano, che nel suo movimento d'importazione ed esportazione prese insieme oltrepassa appena i due miliardi, è così poca cosa a paragone della popolazione, a paragone del movimento internazionale degli altri Stati, che abbiamo ancora una lunga via da percorrere prima di avvicinarci ad una cifra conveniente.

Dall'esame delle categorie diverse il lettore vedrà che all'aumento dell'esportazione hanno contribuito tutte, meno le *pelli;* l'aumento più cospicuo è dato dalla *seta*, che ha raggiunto i 12 milioni.

Nell'importazione, invece, mentre i *cereali* hanno dato un aumento di ben 32 milioni, le altre categorie si sono poco modificate; le maggiori diminuzioni sono: nei *prodotti chimici* 8 milioni, nella seta 7 milioni, nella lana 9 milioni, nel cotone 6 milioni e mezzo.

I metalli preziosi hanno dato:

	1895	1896	Differenza
Importazione...	4,572,100	7,174,600	+ 2,562,500
Esportazione...	11,777,700	12,756,800	+ 983,100

Società per la costruzione di un nuovo canale marittimo nel Belgio. — Sotto il nome di « Société anonime du canal et des institutions maritimes » di Bruxelles, si è costituita una Società belga, avente per iscopo di acquistare dal Municipio della capitale belga la parte della riviera Rupel, compresa fra il ponte Léopold e la città di Rupel, con le sue dipendenze, per costruirne un canale marittimo e stabilirvi un porto di mare con tutte le opere accessorie, compresi docks, banchine, grues ed assumere l'esercizio di tutto, nonchè del bacino attuale appartenente al Municipio di Bruxelles. Il capitale di franchi 33,580,000 venne sottoscritto dal Governo belga, dalle Autorità della provincia di Brabante, dal Municipio di Bruxelles e dai vari Comuni interessati, che sono debitamente rappresentati da membri appartenenti al Consiglio direttoriale.

Le finanze della Germania. — Il resoconto finale del bilancio 1895-96, recentemente pubblicato dal Tesoro dell'Impero, presenta una eccedenza definitiva delle entrate di marchi 26,227,487, che è stata impiegata nel modo seguente: per coprire l'eccedenza reale delle spese sugli stanziamenti, 1,357,796 marchi; per riduzione del debito dell'Impero, 13,000,000 di marchi; eccedenza ancora disponibile 11,869,691 marchi.

Come si vede, malgrado l'applicazione della legge d'aprile, le finanze della Germania si trovano in buona condizione.

Compensate le maggiori spese, ed assegnati 13 milioni all'ammortamento del debito, gli esercizi prossimi disporranno di un margine d'avanzo di quasi 12 milioni di marchi.

Circa la provenienza di queste eccedenze, si nota che gli stanziamenti pel servizio del debito non sono stati consumati del tutto: hanno lasciato una disponibilità di 2,285,000 marchi, in conseguenza dell'emissione, soltanto parziale, dell'ultimo prestito votato.

Il bollo sui valori, le tasse sugli affari e le lotterie hanno fruttato un maggiore prodotto di 9,393,000 marchi sulle previsioni.

Anche gli Stati federati profitteranno, in una certa misura, di questa favorevole situazione delle finanze imperiali. I rimborsi da queste a quelli ascendono a 400,126,019 marchi, e superano le previsioni di 26,351,019 marchi.

Sega elettrica portatile per rotaie. — La Compagnia dei Tram delle « Grandi Rapide » Michigam fa uso di una sega elettrica per tagliare le estremità logorate delle rotaie per poterle rimettere in opera evitando la provvista di nuove.

Il carro che porta la macchina è lungo 12 piedi e largo 8 ed è fornito di due motori Rae di 30 cavalli ognuno e la corrente è ottenuta dal trolley. I motori sono uniti con cinghia all'asse della sega e una puleggia folle tiene attesate le cinghie.

La sega, che è un disco levigato di acciaio di 42 pollici di diametro, fa 1800 giri al minuto; l'acqua occorrente è fornita da un barile. Il carro è provvisto dell'occorrente per sostenere le rotaie da segare.

La macchina ha fatto buona prova ed il costo del lavoro si riduce a dollari uno e mezzo per tonnellata di rotaie, inclusovi il consumo delle stesse.

La fusione elettrica del ferro nella Svezia. — S'annunzia di bel nuovo che il dottor G. de Laval e l'ingegnere Robsalam di Stoccolma, hanno ottenuto dal Governo Svedese il permesso di costituzione d'una Compagnia per la fusione su larga scala dei minerali di ferro nei forni elettrici. Il capitale della nuova Compagnia è fissato a 15 milioni di *kroner*, ossia a 20,100,000 franchi. Nell'esercizio dell'industria sarà utilizzata la forza d'acqua di Trollhättan.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Seguiamo con un asterisco * le notizie di cui diamo maggiori ragguagli nelle Informazioni Particolari, ove sono pubblicate eziandio le *Deliberazioni del Consiglio di Stato* e le *Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.*

1. — Progetti e preventivi di spese presentati per l'approvazione al R. Ispettorato Generale.

Rete Adriatica, — L. 88,219.96 * proposta di acquisto materiali metallici d'armamento per l'esercizio 1896-97, per la manutenzione dei binari armati in acciaio;

L. 5965.17 * progetto d'impianto macchine-utensili in stazione di Bari;

L. 1460 * progetto di lavori di condotta d'acqua in stazione di Vicenza;

L. 700 * proposta di lavori di riparazione sulla linea Porto-Civitanova-Macerata;

Contratti diversi.

Rete Mediterranea. — L. 4700 * preventivo di lavori di consolidamento sulla linea Torino-Genova;

L. 3500 * progetto di lavori di ristauro alla galleria di Castagnole, linea Castagnole-Asti-Mortara;

L. 495 * proposta di applicazione di sonerie elettriche in stazione di Cariati, linea Taranto-Reggio;

Contratti diversi.

Rete Sicula. — L. 892 * proposta d'impianto d'una briglia in muratura sullo linea Bicocca-Caltanisetta-Canicatti;

L. 644.48 * proposta per impianto di sagome di carico in alcune stazioni della linea Palermo-Catania.

5. — Contratti stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Mediterranea (Seduta del Comitato d'Amministrazione, 9 ottobre). — Colla Società Nazionale delle Officine di Savigliano, per appalto lavori di costruzione di una travata metallica sopra la via Galileo Galilei presso la Stazione Centrale di Milano;

Colla Ditta **Macchi**, Izar e C. di Milano, per fornitura di 112,000 caviglie a vite mordente in acciaio, per armamento 1° tipo e di 20,000 per armamento Mod. R. M. 45;

Colla Ditta G. B. Bottigelli, per lavori murari per la modificazione dei marciapiedi in stazione di Busto Arsizio;

Col Lanificio e Canapificio Nazionale di Milano, per fornitura di kg. 500 di corda per gru da mm. 65 e di kg. 17,000 di corde per usi diversi;

Col Canarificio Veneto Antonini, Ceresa e Zorzetto di Venezia, per fornitura di kg. 10,000 di cordicella forzina da mm. 1 1[2 con filo di ferro per piombar carri;

Colla Ditta Giacomo De Luca di Torino, per fornitura di 1500 kg. di pelle di cuoio giallo naturale:

Colla Ditta Gargana Stefano di Civitavecchia, per fornitura di 17,500 passoni e di 15,000 filagne per stecconato di chiusura linee tipo Romano;

Coll'Amministrazione del principe Odescalchi, Azienda di Bracciano, per fornitura di 17,500 passoni e di 15,000 filagne per stecconato di chiusura linee tipo Romano;

Colla Società Operaia Cooperativa pellettieri di Torino, per fornitura di kg. 3000 di pelli di mascherizzo.

II. — Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Deputazione provinciale di Cagliari (19 ottobre, ore 12, 1ª asta). — Appalto delle opere occorrenti per l'apertura e la costruzione del 3° tronco della strada provinciale di serie n. 52, compreso fra il Rio L'acqua callenti, in territorio di Villasalto a Ballao (metri 16,724.20). Importo L. 449,204.55. Cauz. provv. L. 23,000. Fatali a giorni 21.

Municipio di Roma (22 ottobre, ore 12, unico e def.). — Appalto dei lavori di sistemazione del Lungo Tevere dei Tebaldi, tra il ponte Sisto ed il vicolo del Mascherone, nonchè della costruzione della rampa d'accesso e sistemazione del ponte Sisto, ecc. Importo lire 50,000. Cauz. provv. L. 2500.

Ministero dei Lavori Pubblici — Roma — (23 ottobre ore 10, unico e definitivo). — Appalto dei lavori occorrenti al completamento delle riparazioni al nuovo antemurale nel porto di Civitavecchia ed alla sistemazione della sua testata, compresa la costruzione del faro. Importo L. 112,800. Cauz. provv. L. 5000.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Cagliari (4 novembre, ore 10, 1ª asta). — Appalto dei lavori di costruzione di un ponte in ferro omogeneo a travata rettilinea di altezza variabile, in tre campate, con fondazioni ad aria compressa, sul torrente Flumendosa lungo la strada nazionale n. 75, comprese le opere d'accesso al ponte stesso. Importo L. 531,550. Cauzione provvisoria L. 26,577.50. Fatali a destinarsi.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Palermo (6 novembre, ore 10, 1ª asta). — Appalto dei lavori occorrenti per la costruzione di nuove banchine e ponti sporgenti e per il taglio di roccia subacquea antistante alle banchine stesse nel porto di Palermo. Importo L. 2,243,478.81. Cauz. provv. L. 120,000. Fatali a destinarsi.

APPALTI ALL'ESTERO.

Grecia. — Il Municipio di Patrasso si propone di favorire l'impianto di una tramvia, sia a cavalli, sia ad altri sistemi di trazione, per la città e per i dintorni. Per schiarimenti rivolgersi alla Camera di Commercio di Tornio (Sezione Museo Commerciale).

Rumania. — *Municipio di Ploesti* (10 ottobre). — Costruzione di un ammazzatoio.

— Id. id. (16 ottobre). — Costruzione dell'ala destra del Palazzo municipale.

Spagna. — *Ministero d'oltremare a Madrid* (12 dicembre). — Impianto ed esercizio di tre cavi sottomarini alle Isole Filippine.

III. — Forniture diverse.

Aste.

Municipio di Spezia — (23 ottobre, ore 10, 1ª asta). — Fornitura di tonn. 2500 di **carbone** del gaz Newpelton-Main a L. 24. Cauz. L. 6000. Fatali 12 novembre, ore 10.

R. Fonderia — Napoli (21 ottobre, ore 14, unica e definitiva). — Fornitura di kg. 18,000 di **rame** in pani a L. 1.65. Cauzione L. 2970; kg. 1700 di **stagno** in pani a L. 2.85. Cauz. L. 485. Consegna a giorni 40.

Arsenale di Costruzione — Torino (24 ottobre, ore 10, unica e definitiva). — Fornitura di **ferro** ed **acciaio** in 3 lotti:

1° lotto: kg. 15,000 ferro scelto in verghe, a L. 0.35. Cauzione L. 525; 2° lotto: kg. 11,500 ferro fino in verghe, a L. 0.45. Cauz. L. 517; 3° lotto: kg. 16,500 acciaio dolce e kg. 800 acciaio duro, a L. 0.35. Cauz. L. 606. Consegna a giorni 30.

Aggiudicazioni.

Ministero della Marina (Contratti a trattativa privata). — Francesco Quarena di Torino, legno noce, ai 3 dipartimenti e Taranto. L. 8255.25;

G. Ansaldo di Sampierdarena, tubulatura per la regia nave *Garibaldi*, L. 15,790;

Antonio Masera di Torino, cesoia punzonatrice, per Taranto, L. 650;

N. Odero e C. di Sestri Ponente, valvole per torpediniere, al 1° dip., L. 2400;

R. Zust d'Intra, tornio per filettare, al 3° dip., L. 1000;

F. Glisenti di Brescia, tubi scaldatori, al 3° dip., L. 974;

G. Feltrinelli di Milano, legno abete del nord d'Europa, ai 3 dip. e Taranto, L. 196,719.93;

M. Foureau di Parigi, trapani flessibili, al 2° dip., L. 6085;

Vitaliani, Conte e C. di Spezia, 20 candelieri di bronzo, al 1° dip., L. 1080,30;

Amleto Bettini di Bologna, stoppa bianca cardata, al 1° e 3° dip. e Taranto, L. 12,840.48;

F. Layet di Venezia, 2 pompe Worthington, al 3° dipartimento, L. 9808;

Vitaliani, Conte e C. di Spezia, oggetti di bronzo per la regia nave *Calabria*, al 1° dip., L. 3120.75;

G. Gerosa di Lanorea, vendita materiali vecchi, al 3° dipart., L. 4187.81;

Francesco Glisenti di Brescia, chiavarde per la regia nave *Varese*, L. 86,948.48;

Pellegrini e Peroni di Milano, oggetti di bronzo e di ottone per la regia nave *Carlo Alberto*, L. 4415;

G. B. Porta e C. di Milano, 5 cucine per la regia nave *Carlo Alberto*, L. 4500;

Metallurgica Tempini, lubrificatori automatici al 3° dipartim., L. 1100.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

	8bre 3	8bre 10
Azioni Ferrovie Biella	L. 510	510
» » Mediterranee	» 505.50	505
» » Meridionali	» 641.50	642
» » Pinerolo (1ª emiss.)	» 380	380
» » » (2ª »)	» 360	360
» » Secondarie Sarde	» 285	276
» » Sicule	» 600	600
Buoni Ferrovie Meridionali	» 559	556.50
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e		
» » Sicule *A. B. C. D.*	» 286	289.25
» » Cuneo (2ª emiss.)	» 312	315
» » Gottardo 4 %	» 101.80	101.40
» » Mediterranee 4 0[0	» 511	511.25
» » Meridionali	» 295.50	295
» » Meridionali Austriache	» 391.50	393.50
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 301	307
» » » 2ª emiss.	» 286.50	286
» » Pontebba	» 464	464
» » Sarde, serie *A*	» 291	287
» » » serie *B*	» 292.50	297
» » » 1879	» 290	290.50
» » Savona	» 313	313
» » Secondarie Sarde	» 430	430
» » Sicule 4 0[0 oro	» 472.50	472
» » Tirreno	» 458	458
» » Vittorio Emanuele	» 308	307

ESTRAZIONI E PAGAMENTI.

Rete Sicula. — Distinta delle obbligazioni 4 0[0 garantite dallo Stato (V. Pagine *Annunzi*).

Tramway interprovinciale Milano-Bergamo-Cremona. — Dal 1° ottobre sono rimborsate le obbligazioni seguenti state estratte i 21 settembre u. s.:

310 314 381 1020 1057 1155 1159 1367 1498 1519 2222 2590 2830 2939 3260 3272 3509 3661 3714 3835 3891 3958 4122 4165 4224.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1896-97. — *Dal 21 al 30 Settembre 1896. — 9ª Decade.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA		
	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze
Chilometri in esercizio.	4418	4407	+ 11	1291	1207	+ 84
Media.	4416	4407	+ 9	1291	1167	+ 124
Viaggiatori.	1,514,118 88	1,548,448 34	— 34,329 46	87,276 02	95,746 33	— 8,470 31
Bagagli e cani. . . .	74,358 68	68,767 18	+ 5,591 50	2,236 58	3,101 07	— 864 49
Merci a G.V. e P.V. acc.	403,220 29	403,882 65	— 662 36	15,796 94	18,404 39	— 2,607 45
Merci a P. V. . . .	1,783,738 46	1,797,527 72	— 13,789 26	70,459 52	71,079 06	— 619 54
TOTALE .	3,775,436 31	3,818,625 89	— 43,189 58	175,769 06	188,330 85	— 12,561 79
Prodotti dal 1° Luglio al 30 Settembre 1896.						
Viaggiatori.	13,514,152 22	13,635,627 04	— 121,474 82	808,632 43	832,439 79	— 23,807 36
Bagagli e cani. . . .	613,930 47	580,740 35	+ 33,190 12	21,692 96	25,698 88	— 4,005 92
Merci a G.V. e P.V. acc	2,863,764 12	2,817,494 79	+ 46,269 33	127,041 19	114,261 79	+ 12,779 40
Merci a P. V. . . .	14,862,042 96	14,522,381 33	+ 339,661 63	586,449 15	596,337 98	— 9,888 83
TOTALE .	31,853,889 77	31,556,243 51	+ 297,646 26	1,543,815 73	1,568,738 44	— 24,922 71
Prodotto per chilometro.						
della decade	854 56	866 49	— 11 93	136 15	156 03	— 19 88
riassuntivo	7,213 29	7,160 48	+ 52 81	1,195 83	1,344 25	— 148 42

(*) La linea Milano-Chiasso (km. 52) comune colla Rete Adriatica è calcolata per la sola metà.

ANNUNZI

SOCIETÀ ITALIANA

PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

Società Anonima — Sede in Roma — Capitale versato Lire 20 milioni

Seconda Estrazione delle Obbligazioni 4 0|0, garantite dallo Stato.

In conformità dell'avviso inserito nel n. 217 della *Gazzetta Ufficiale*, il 1° ottobre 1896 ha avuto luogo, alla presenza del Delegato Governativo, la 2ª estrazione delle Obbligazioni delle emissioni 1891, 1892, 1893 e 1895. I numeri estratti sono i seguenti.

Emissione 1891.

Titoli unitari: 1059 1971 8001 8665 11137 4665 9929 7519 303 111 1629 1700 1174 2899 7089 11757 488 2982 10790 10974 7118 11380.

Titoli quintupli: 14662 13776 13897 14579 12490.

Emissione 1892.

Titoli unitari: 9919 1777 9353 7601 771 8818 8320 7007 8643 1634 6016 5027 2320 57 6121 5221 8500 9974 9825 8015 3708 7877.

Titoli quintupli: 11814 11651 10155.

Titoli decupli: 13046 14301 14485 12776 14685 12548.

Emissione 1893.

Titoli unitari: 2590 1180 938 3121 2260 3244 4390 2070 2733 4852 81 5590 1878 1447.

Titoli quintupli: 7203 9664 8912 9509 11510 6882 11284 6680 10276.

Titoli decupli: 12522 10807.

Emissione 1895.

Titoli unitari: 32 705.

Titoli quintupli: 3992 3250 2708 1770 3935.

Roma, 1° ottobre 1896. LA DIREZIONE GENERALE.

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

Dai punti contro indicati alle stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)		BIGLIETTI SEMPLICI – Londra (1) 1a classe	Londra (1) 2a classe	Parigi (2) 1a classe	Parigi (2) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO – Londra (3) (Diritto di porto compreso) 1a classe	Londra (3) 2a classe	Londra (3) validità	Parigi (4) 1a classe	Parigi (4) 2a classe	Parigi (4) validità
Via Moncenisio											
Torino	via Calais....	166 35	116 55	90 75	61 60	254 —	187 85	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni
	via Boulogne..	160 25	112 05								
Milano	via Calais....	180 90	129 15	104 85	72 25	272 25	199 30	45 giorni	166 35	119 —	30 giorn
	via Boulogne..	175 60	124 65								
Venezia	via Calais....	—	—	141 75	97 30	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni
	via Boulogne..										
Genova	via Calais....	187 —	181 —	111 40	76 05	—	—	—	—	—	..
	via Boulogne..	180 90	126 50								
Via Genova											
Livorno	via Calais....	209 90	147 05	134 30	92 10	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne..	203 80	142 55								
Firenze	via Calais....	217 30	152 25	141 70	97 30	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne..	211 20	147 75								
Roma	via Calais....	249 —	174 40	173 40	119 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne..	242 90	169 90								
Napoli	via Calais....	279 85	196 —	205 60	142 —	478 50	353 95	6 mesi (**)	—	—	—
	via Boulogne..	273 75	191 50								
Via Bologna											
Firenze	via Calais....	224 60	157 30	149 —	102 35	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne..	218 50	152 80								
Roma	via Calais....	263 85	184 80	188 25	129 85	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne..	257 75	180 80								
Napoli	via Calais....	294 80	206 50	220 60	162 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne..	288 70	202 —								
Brindisi	Via Napoli – via Calais	325 85	228 20	251 60	174 20	543 25	399 30	6 mesi (*)	—	—	—
	Via Napoli – via Boul.	319 75	223 70								
	Via Bolog. – via Calais	302 65	211 95	227 05	157 —	525 45	386 80	6 mesi	—	—	—
	Via Bolog. – via Boul.	296 55	207 45								
Messina	Via Napoli – via Calais	369 25	259 75	295 —	205 80	—	—	—	—	—	—
	Via Napoli – via Boul.	363 15	255 25								

OSSERVAZIONI.

Biglietti semplici.

(1) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta.

Per diritto del bollo fr. 0.10 per i biglietti al disopra di 10 franchi.

(2) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi, che valgono per 20 giorni.

Biglietti d'Andata e Ritorno.

(3) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta.

(*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capo-stazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo, nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli, ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia.

(**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via.— Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto.

(4) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

ANDATA — Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

STAZIONI		1a e 2a CLASSE	1a e 2a CLASSE (Via Folkestone)	1a e 2a CLASSE (*)	1a e 2a CLASSE (***)	Treno di lusso PENINSULAR-EXPRESS settimanale il venerdì part. da LONDRA (1)
Londres – Ch.-Cross	Par.	9 — a.	10 — a.	11 — antim.	9 — p.	9 — p.
Londres – Victoria	—	9 — a.		11 — antim.	9 — p.	9 — p.
Douvres	—	10 55 a.		1 — pomer.	11 — p.	11 — p.
Calais-M. (Buffet) (ora di Greenwich)	Arr.	12 15 a. Déjeun.		2 20 pomer.	12 25 a.	12 25 p.
Calais-M. (ora francese)	Par.	1 — p.		3 — pomer.	1 19 a.	12 45 a.
Boulogne-Gare (Buffet)	Arr.	1 39 p.	2 30 p.	—	1 59 a.	—
	Par.	1 41 p.	2 35 p.	—	2 01 a.	—
Amiens (Buffet)	Arr.	3 14 p.	4 09 p	5 12 pomer.	3 41 a.	2 55 a.
	Par.	3 19 p.	4 14 p.	5 17 pomer.	3 46 a.	3 — a.
Paris-Nord (Buffet)	Arr.	5 — p.	5 50 p.	7 — pomer.	5 38 a.	Per la grande cintura
		Pranzo				
	Par.	6 23 p.		7 44 pomer.	6 23 a.	
Paris-Lyon (Buffet)	Arr.	7 11 p.		8 26 pomer.	7 29 a.	

STAZIONI		1a e 2a classe	(B) 1, 2 cl.	1a 2a cl.	1a cl.	1a 2a cl.	Treno di lusso
Paris-Lyon (Buffet)	Par.	7 25 p.	8 50 p.	9 05 p.	9 25 a.	2 15 p.	
Dijon	Arr.	12 08 a.	1 48 a.	2 19 a.	2 19 p.	7 13 p.	9 49 a.
Genève	—	5 49 a.	»	8 48 a.	8 18 p.	—	—
Aix-les-Bains	—	4 56 a.	6 28 a.	7 55 a.	7 27 p.	12 27 a.	2 14 p.
Chambéry	—	5 30 a.	6 56 a.	8 38 a.	8 09 p.	12 50 a.	2 40 p.
Modane	—	9 09 a.	9 48 a.	1 40 p.		3 36 a.	5 22 p.
Torino (ora dell'Europa centrale (2))	Arr.	2 20 p.	2 20 p.	6 40 p.	—	8 10 a.	9 56 p.
Torino	Par.	2 40 p.	2 40 p.	7 55 p.	—	8 45 a.	
Novara	Arr.	4 36 p.	4 36 p.	9 51 p.	—	10 42 a.	
Milano	Arr.	5 35 p.	5 35 p.	11 05 p.	—	11 40 a.	
						1a 2a cl.	
Torino	Par.	—	2 45 p.	8 10 p.	—	8 40 a.	↓
Genova	Arr.	—	6 16 p.	11 18 p.	—	12 » p.	
San-Remo	—	—	11 22 p.	8 43 a.	—	4 34 p.	
Pisa	—	—	10 55 p.	3 41 a.	—	4 45 p.	
Firenze	—	—	12 45 a.	7 30 a.	—	7 05 p.	
Livorno	—	—	11 39 p.	5 27 a.	—	5 55 p.	
Roma	—	—	6 40 a.	10 33 a.	—	11 30 p.	
Napoli	—	—	1 36 p.	6 30 p.	—	7 10 a.	
Brindisi	—	—	»	»	—	6 10 p.	
Torino	Par.	—	2 45 p.	7 05 p.	—	8 40 a.	10 04 p.
Alessandria	Arr.	—	4 17 p.	8 55 p.	—	10 15 a.	11 32 p.
Bologna	—	—		2 12 a.	—	2 53 p.	4 03 a.
Ancona	—	—	—	6 52 a.	—	11 10 p.	8 — a.
Brindisi	—	—	—	10 17 p.	—	11 » a.	6 20 p.
Firenze	—	—	—	6 28 a.	—	6 25 p.	Arrivo a Brindisi la domenica
Roma	—	—	—	12 50 p.	—	11 50 p.	
Napoli	Arr.	—	—	6 30 p.	—	7 10 a.	

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

RITORNO

STAZIONI		1a e 2a CLASSE	1a e 2a CLASSE	1a e 2a CLASSE	1a e 2a CLASSE	1a e 2a CLASSE
Napoli (ora dell'Europa centrale (2))	Par.	7 50 a.	—	—	2 55 p.	
Roma	—	2 30 p.	—	—	11 10 p.	
Firenze	—	9 05 p.	—	—	6 10 a.	
Brindisi	—	6 10 a.	—	—	5 35 p.	
Ancona	—	8 32 p.	—	—	5 35 a.	
Bologna	—	1 35 a.	—	—	10 30 a.	
Alessandria	—	6 38 a.	8 33 a.	10 54 a.	9 15 p.	
Torino	Arr.	8 30 a.	10 13 a.	12 36 p.	10 49 p.	
Brindisi	Par.	—	—		9 45 a.	
Napoli	—	8 20 a.	2 55 p.		11 15 p.	
Roma	—	2 40 p.	8 50 p.	10 17 p.	8 — a.	
Livorno	—	9 40 p.	»	4 10 a.	1 45 p.	
Firenze	—	8 20 p.	»	»	11 40 a.	
Pisa	—	10 32 p.	2 52 a.	4 52 a.	2 23 p.	
San-Remo	—	7 26 p.	»	8 33 a.	11 59 a.	
Genova	—	2 45 a.	6 35 a.	8 52 a.	7 — p.	
Torino	Arr.	7 45 a.	10 13 a.	12 36 p.	10 49 p.	
Milano	Par.	1 50 a.	7 — a.	10 40 a.	8 18 p.	
Novara	—	4 30 a.	8 19 a.	11 40 a.	9 16 p.	
Torino	Arr.	8 25 a.	11 05 a.	1 40 p.	11 10 p.	
Torino	Par.	8 50 a.	—	2 20 p.	11 25 p.	—
Modane (ora franc.)	—	12 21 p.	—	5 48 p.	2 29 a.	—
Chambéry	—	3 42 p.	—	8 39 p.	5 01 a.	—
Aix-les-Bains	—	4 14 p.	—	9 20 p.	5 27 a.	—
Genève	—	3 03 p.	7 23 p.	—	4 14 a.	—
Dijon	—	11 20 p.	2 08 a.	2 23 a.	11 40 a.	1 12 p.
Paris-Lyon (Buffet)	Arr.	5 08 a.	6 55 a	7 10 a.	5 43 p.	5 59 p.
Paris-Lyon (Buffet)	Par.	7 35 antim.			6 48 p.	
Paris-Nord (Buffet)	Arr.	8 37 antim.			7 49 p.	
		A) 1a, 2a classe	1a 2a cl.	Déjeun. 1a 2a cl.	Pranzo (**) 1a, 2a, 3	
Paris-Nord (Buffet)	Par.	9 — antim.	10 30 a.	11 50 a.	9 — p.	
Amiens (Buffet)	Arr.	10 40 antim.	12 06 p.	1 25 p.	10 47 p.	
	Par.	10 45 antim.	12 26 p.	1 30 p.	10 52 p.	
Boulogne-Gare (Buffet)	Arr.	12 18 pomer.	2 — p.	»	12 34 a.	
	Par.	12 20 pomer.	2 03 p.	»	12 36 a.	
Calais-M. (Buffet) (ora francese)	Arr.	1 » pomer.	Via Folkestone	3 40 p.	1 20 a.	
Calais-M. (ora di Greenwich)	Par.	1 11 pomer.		3 45 p.	1 40 a.	
Douvres	—	3 05 pomer.		5 45 p.	3 45 a.	
Londres – Victoria	Arr.	4 50 pomer.		7 30 p.	5 40 a.	
Londres – Ch.-Cross	Arr.	4 55 pomer.	6 — p.	7 35 p.	5 40 a.	

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSERVAZIONI. — *Viaggiatori.* — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende viaggiatori di 3a classe da Parigi per Boulogne, Calais e l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori di 3a classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne. (A) Questo treno non prende i viaggiatori di 2a classe che per Calais e l'Inghilterra. (B) Il treno che parte da Parigi-Lione alle 8.50 pom. non prende a Parigi in 2a classe che i viaggiatori a destinazione dell'Italia per il Moncenisio. — *Nota importante.* I treni che partono da Parigi-Nord per Londra alle 9 a. e alle 9 p. e quelli che partono da Londra per Parigi-Nord alle 9 a. e alle 9 p., prendono viaggiatori per Boulogne e Boulogne Tintelleries. — *Vetture dirette da Calais verso P.-L.-M.* Una vettura lits-salon e di 1a classe ed una vettura di 2a classe vanno direttamente da Calais a Milano col treno che parte da Calais alle 3 p. e da Parigi-Lione alle 8.50 p. Una vettura di prima classe lits-salon va direttamente da Calais a Ginevra col treno che parte da Calais alle 1 p. e da Parigi-Lione alle 7.25 p. — *Da P.-L.-M. verso Calais.* Una vettura lits-salon e di prima classe ed una vettura di seconda classe vanno direttamente da Milano a Calais col treno partente da Milano alle 10.40 a. e da Parigi-Nord alle 9 a. Una vettura di prima classe lits-salon va direttamente da Ginevra a Calais col treno che parte da Ginevra alle 7.23 p. da Parigi-Nord alle 9 a. — ═ Fermata per prendere viaggiatori senza lasciarne. — ∽ Fermata per lasciare viaggiatori senza prenderne.

TORINO, 1896 — Tip. Lit. CAMILLA E BERTOLERO di NATALE BERTOLERO, Via Ospedale, 18.

ANNO XXIX. Sabato, 17 Ottobre 1896 NUM. 42.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze. 13 — Torino

FERROVIE DEL MEDITERRANEO

FESTE PER LE NOZZE DI S. A. R. IL PRINCIPE DI NAPOLI

Crediamo utile, nell'interesse del pubblico, dato il concorso eccezionale di viaggiatori per Roma in occasione delle feste per le nozze di S. A. R. il Principe di Napoli, di pubblicare un'istruzione di servizio della Direzione Generale delle Ferrovie del Mediterraneo, in cui sono spiegate tutte le norme che regolano l'uso dei biglietti speciali di andata e ritorno con treni ordinari e popolari e godenti una rilevante riduzione.

I. — Biglietti di andata e ritorno per Roma

(Treni ordinari).

1. *Stazioni autorizzate al rilascio.* — Le più importanti stazioni della Rete vengono ammesse a distribuire biglietti di andata e ritorno speciali per Roma, a prezzi ridotti del 50 0[0 per le distanze fino a 200 chilom., e del 60 0[0 per quelle oltre 200.

Le stazioni di distribuzione ed i prezzi dei biglietti speciali risultano da appositi avvisi al pubblico in due edizioni, una comprendente le stazioni al nord, e l'altra quelle al sud di Roma.

Le stazioni lontane fino a 30 chilom. distribuiranno i biglietti di andata e ritorno normali, dei quali viene però opportunamente prorogata la validità, e di alcuni anche diminuito il prezzo in relazione a quello applicato per distanze maggiori.

2. *Formato dei biglietti.* — I biglietti speciali di andata e ritorno per Roma sono tutti a foglietto e dei colori normali, con un tagliando da ritirarsi all'arrivo a Roma.

3. *Sovvenzione dei biglietti alle stazioni non autorizzate.* — Tutte le stazioni non comprese negli avvisi suddetti e lontane oltre 30 chilom. da Roma, ricevendo domanda di biglietti di andata e ritorno per Roma, li richiederanno in sovvenzione alla più prossima stazione che ne è fornita, la quale, secondo la maggior convenienza dei viaggiatori, potrà essere o precedente o susseguente quella di partenza.

Nel primo caso sarà da riscuotersi il semplice prezzo del biglietto rilasciato dalla stazione precedente.

Nel secondo caso, e cioè quando la sovvenzione del biglietto speciale di andata e ritorno per Roma è fatta dalla stazione susseguente, insieme a tale biglietto dovrà rilasciarsi un biglietto speciale mod. 102, da servire di congiunzione, cioè per il viaggio di andata e ritorno fra la stazione di partenza e quella alla quale deve principiare l'uso del biglietto di andata e ritorno per Roma.

Il prezzo del biglietto di congiunzione (mod. 102) sarà formato, in ogni caso, a tariffa ridotta del 50 0[0, cioè raddoppiando i prezzi delle colonne 11, 12, e 13 del prontuario corrispondenti alla distanza fra la stazione che lo rilascia e quella che fornisce il biglietto per Roma.

Pertanto, in questo caso, la stazione di partenza riscuoterà complessivamente: l'importo del biglietto speciale di andata e ritorno per Roma fornito dalla stazione susseguente, e la relativa tassa di bollo di centesimi 5; più l'importo del biglietto di congiunzione (mod. 102) di andata e ritorno per la detta stazione susseguente, coll'aggiunta della tassa di bollo, ma senza diritto fisso.

Sul biglietto di congiunzione (mod. 102) dovrà indicarsi che esso è valido anche per il ritorno, e farsi riferimento al numero d'ordine, alla classe ed al percorso del biglietto speciale di andata e ritorno per Roma, col quale è stato rilasciato.

I biglietti speciali di andata e ritorno per Roma ricevuti in sovvenzione, devono essere bollati e vidimati dalla stazione che li consegna al viaggiatore, e la durata della loro validità decorre dalla data di tale vidimazione.

Nel caso di biglietto fornito dalla stazione susseguente, all'atto della bollatura del biglietto di andata e ritorno per Roma, dovrà pure indicarsi di fianco alla stessa il numero del biglietto mod. 102, rilasciato in congiunzione.

La durata complessiva del biglietto di congiunzione (modulo 102) e di quello di andata e ritorno per Roma, sarà la stessa stabilita per quest'ultimo.

I biglietti di congiunzione (mod. 102) non danno diritto a fermate intermedie, nè potranno essere di classe diversa da quello speciale per Roma.

I biglietti di congiunzione (mod. 102) non sono da tenersi validi, sia nel viaggio di andata che in quello di ritorno, se non vengono presentati unitamente al biglietto di andata e ritorno per Roma, col quale hanno riferimento.

A tale scopo quest'ultimo dovrà essere, nel viaggio di ritorno, lasciato a mani del viaggiatore fino all'arrivo alla stazione originaria di partenza, per essere da questa ritirato insieme al biglietto di congiunzione (mod. 102).

La richiesta dei biglietti di andata e ritorno per Roma col mezzo della sovvenzione da una prossima stazione, deve essere fatta dai viaggiatori almeno 24 ore prima della partenza, col contemporaneo deposito del prezzo complessivo del viaggio, costituito dall'importo del biglietto di andata e ritorno per Roma e di quello di congiunzione, quando del caso.

La domanda di sovvenzione può essere rivolta solamente alla più prossima stazione precedente o susseguente fra quelle fornite di biglietti, e non ad altre più lontane.

Le stazioni comuni, venendo in genere fornite di biglietti speciali per Roma, tanto di serie Mediterranea quanto di serie Adriatica, è facoltativa la richiesta alle stesse dei biglietti dell'una o dell'altra serie.

Per notizia delle stazioni e dei viaggiatori nella scelta dei biglietti dell'una o dell'altra serie in distribuzione presso le stazioni comuni, le stazioni poste fra una stazione comune e la più prossima stazione Mediterranea fornita di biglietti speciali per Roma, riceveranno comunicazione dell'avviso al pubblico diramato sia da questa Rete, come dalla Rete Adriatica, e provvederanno alla pubblicità di entrambi.

Per la richiesta, spedizione e contabilizzazione dei biglietti di serie Mediterranea da sovvenirsi a stazioni Mediterranee, si osserveranno le modalità stabilite cogli art. 27 e 37 delle norme per la contabilità dei prodotti, Parte I.

Nel caso invece di sovvenzione di biglietti di serie Mediterranea da farsi a stazioni Adriatiche, oppure di sovvenzioni di biglietti di serie Adriatica a stazioni Mediterranee, l'importo dei biglietti sovvenuti verrà regolato mediante ripresa sulla stazione richiedente, dovendo la contabilizzazione dei biglietti stessi avvenire da parte della gestione che li ebbe in caricamento.

Per evitare possibili malintesi, nella richiesta di sovvenzione dei biglietti, la relativa classe dovrà essere indicata in tutte lettere.

Esempio. — Un viaggiatore si rivolge alla stazione di *Borgotaro*, non fornita dei biglietti di andata e ritorno speciali per Roma, per richiederne uno di 2ª classe.

Le stazioni più prossime, alle quali Borgotaro può domandare la sovvenzione dei biglietti, sono quelle di *Parma* e *Spezia*. La stazione di Parma, comune colla Rete Adriatica, è fornita di due serie di biglietti speciali per Roma, cioè di serie Mediterranea, via Spezia-Pisa, e di serie Adriatica, via Bologna-Firenze. La stazione di Spezia è fornita di biglietti per la via di Pisa.

Secondo la preferenza del viaggiatore, la stazione di Borgotaro potrà quindi farsi sovvenire, per distribuirgli uno od altro dei tre biglietti indicati, ed il prezzo da riscuotere rispettivamente per ogni combinazione sarà il seguente:

I. Biglietto di 2ª classe d'andata e ritorno Parma-Roma, via Spezia-Pisa . . . . L. 35,40
Bollo . . . » — 05
Totale . . . L. 35.45

La stazione di Parma essendo, rispetto all'itinerario da seguirsi, *precedente* a quella di Borgataro, nessun altro pagamento è dovuto dal viaggiatore.

II. Biglietto di 2ª classe Parma-Roma, via Bologna-Firenze . . . . L. 35.95
Bollo . . . » — 05

La stazione di Parma essendo, rispetto all'itinerario da seguirsi, *susseguente* quella di Borgotaro, dev'essere pagato, in aggiunta, il percorso di andata e ritorno *Borgotaro-Parma*, e rilasciato per lo stesso un biglietto di congiunzione (mod. 102) col prezzo formato come segue:

Borgotaro-Parma: Km. 61. — Prezzo di seconda classe ridotto del 50 0/0 (colonna 12 del prontuario): L. 2.55. — Prezzo raddoppiato (2.55 × 2) . . . . » 5.10
Bollo . . . » — 05
Prezzo complessivo del viaggio . . . L. 41.15

III. Biglietto di 2ª classe di andata e ritorno Spezia-Roma, via Pisa . . . . L. 27.40
Bollo . . . » — 05

La stazione di Spezia essendo, rispetto all'itinerario da seguirsi, *susseguente* a Borgotaro, dev'essere pagato, in aggiunta, il percorso di andata e ritorno *Borgotaro-Spezia*, e rilasciato per lo stesso un biglietto di congiunzione (mod. 102), il cui prezzo sarà formato come segue:

Distanza Borgotaro-Spezia: Km. 60. — Prezzo di 2ª classe ridotto del 50 0/0 (colonna 12 del prontuario): L. 2.50. — Prezzo raddoppiato (2.50 × 2) . . . . » 5 —
Bollo . . . » — 05
Prezzo complessivo del viaggio . . . L. 32.50

Per la sovvenzione dei biglietti nelle combinazioni I e III, i quali sono di serie mediterranea, e sovvenuti a stazione mediterranea, la stazione di Borgotaro, e rispettivamente quella di Parma (gestione mediterranea) o di Spezia, si atterranno alle disposizioni degli articoli 27 e 37 delle Norme per la contabilità dei prodotti, parte I.

Nel caso II, trattandosi di sovvenzione di biglietto di serie adriatica a stazione mediterranea, la stazione di Parma (gestione adriatica) farà ripresa del relativo importo su quella di Borgotaro.

4. *Periodo di distribuzione e validità.* — I biglietti normali di andata e ritorno per Roma che saranno distribuiti nei giorni dal 21 al 29 corrente, saranno validi per il ritorno fino all'ultimo treno del 30 detto.

I biglietti speciali dalle stazioni lontane fino a 200 chilometri saranno distribuiti a cominciare dal giorno 20 corrente e fino all'ultimo treno che permetta di arrivare a Roma entro il giorno 29, *ed avranno validità per il ritorno soltanto a cominciare dall'ultimo treno del giorno 22, e fino a tutto il 31 corrente.*

I biglietti speciali dalle stazioni lontane oltre 200 chilometri saranno distribuiti a cominciare dal 19 corrente e fino all'ultimo treno che permetta d'arrivare a Roma entro il giorno 29, e *varranno per il ritorno soltanto a cominciare dall'ultimo treno del giorno 22, e fino a tutto il 1° novembre p. v.*

Le stazioni fornite di biglietti speciali di andata e ritorno per Roma, che distribuiscono quelli normali, continueranno la vendita di questi ultimi nei giorni precedenti il 21, a comodo di quei viaggiatori che intendono di far ritorno entro il termine ordinario di validità dei biglietti stessi, mentre, come fu avvertito, i biglietti speciali sono validi pel ritorno solamente a cominciare dall'ultimo treno del 22.

Tutti i biglietti speciali scadono alle ore 24 dell'ultimo giorno indicato come termine della loro validità.

I viaggiatori che si trovassero tuttora in viaggio al detto termine di scadenza, dovranno pagare un supplemento di prezzo a tariffa ordinaria per il percorso successivo all'ultima stazione nella quale, in conformità all'orario normale, il treno si ferma anteriormente alle ore 24.

5. *Fermate intermedie.* — Com'è indicato sui biglietti speciali, quelli da stazioni lontane fino a 200 chilometri danno diritto alla fermata in *una* stazione intermedia, sì nel viaggio di andata che in quello di ritorno.

I biglietti per distanze maggiori danno diritto a *due* di tali fermate, pure nell'andata e nel ritorno.

6. *Biglietti cumulativi.* — Saranno distribuiti biglietti speciali in servizio cumulativo da alcune stazioni delle Reti Adriatica e Sicula, della ferrovia Sicula Occidentale e dalla stazione di Biella.

L'uso di tali biglietti è regolato dalle stesse norme stabilite per il servizio interno.

7. *Proroghe di validità.* — È ammessa la proroga della validità dei biglietti speciali per Roma per i periodi indivisibili di 5 o di 10 giorni, verso pagamento di un supplemento pari al 10 0[0 del prezzo del biglietto di andata e ritorno nel primo caso, e del 20 0[0 nel secondo caso. Qualora si tratti di biglietti di andata e ritorno distribuiti insieme a biglietti di congiunzione (mod. 102), la proroga e il relativo supplemento di prezzo si estenderanno pure al biglietto di congiunzione, senza che perciò occorra alcuna annotazione su quest'ultimo biglietto, bastando quella da praticarsi nell'apposita casella predisposta in tutti i biglietti speciali per Roma.

La proroga di 10 giorni può aver luogo anche in due riprese col pagamento, per ognuna delle due proroghe di 5 giorni, del supplemento del 10 0[0.

Sono autorizzate alle operazioni di proroga solamente la stazione di Roma-Termini e le Agenzie in quella città. Le proroghe sono ammesse solamente se richieste negli *ultimi due giorni della validità normale* dei biglietti, e non prima.

Colla sopratassa di proroga si dovrà riscuotere, come di regola, il diritto fisso e la tassa di bollo. Si dovranno inoltre osservare le disposizioni degli art. 27 e 28 delle Norme per la contabilità dei prodotti, parte I.

8. *Treni utilizzabili.* — I biglietti speciali di 3ª classe non sono valevoli per alcun treno diretto, ancorchè avente vetture di detta classe.

Sulle linee Torino e Milano-Roma i biglietti speciali di 1ª e 2ª classe non sono valevoli per i treni direttissimi 9-29, 10-30 e 64, nè sul tratto Genova-Roma per il diretto 63.

Sulla linea Roma-Napoli non sono valevoli per i diretti 3 e 4.

Sulle altre linee sono valevoli per tutti i treni diretti senza eccezioni, salvo quelle risultanti dall'orario ufficiale.

Sulle linee Torino e Milano-Roma i treni diretti a disposizione dei viaggiatori di 1ª e 2ª classe rimangono quindi i seguenti:

Treno	1-61	Torino e Milano-Genova Roma
»	3	Torino-Genova-Pisa
»	63-3	Milano-Genova-Pisa
»	2-62	Roma-Genova-Torino e Milano.
»	4-384	

Nei giorni 20, 21 e 22 corrente, ed eventualmente in altri di gran concorso, sarà effettuato un treno speciale per la prosecuzione da Pisa a Roma dei viaggiatori giunti a Pisa col treno 3, ed anche, occorrendo, treni speciali sussidiari ai treni 1 e 4, il tutto secondo le disposizioni che saranno impartite dal Servizio Centrale del Movimento e Traffico (1° Compartimento).

II. — Biglietti di andata e ritorno per Roma.

(Treni popolari).

Nei giorni, cogli orari e colle norme di ammissione risultanti dai relativi avvisi al pubblico, saranno effettuati da *Milano, Torino* e *Napoli*, treni speciali popolari per *Roma*, composti di vetture di 2ª e 3ª classe, e per i quali saranno distribuiti speciali biglietti di andata e ritorno per Roma a prezzi ridotti fino al 70 0[0.

9. *Formato dei biglietti.* — I biglietti per i treni popolari sono in cartoncino e del modello ordinario a due sezioni, portanti entrambe l'indicazione di « *speciali* ». Essi sono dei colori seguenti, divisi in senso *orizzontale:* bianco ed azzurro per la 2ª classe, rosa e violetto per la 3ª.

10. *Treni utilizzabili.* — Nell'andata e per il tratto percorso dal treno popolare, i biglietti sono valevoli soltanto per il treno stesso. Quelli distribuiti da stazioni di linee affluenti a quella percorsa dal treno popolare, sono validi per raggiungere la stazione dalla quale deve aver luogo il proseguimento col treno popolare, con tutti i treni-omnibus e misti del giorno precedente quello della sua effettuazione, ed anche dello stesso giorno, purchè in coincidenza.

Nel ritorno sono validi esclusivamente per i treni omnibus e misti.

11. *Fermate intermedie.* — Nel viaggio di ritorno è ammessa la facoltà di fermarsi fino a 48 ore in una stazione intermedia, sotto l'osservanza delle norme indicate dall'allegato n. 7 alle Tariffe.

Non sono, ben inteso, da considerarsi come fermate intermedie quelle rese necessarie da difetto di coincidenza.

12. *Periodo di validità.* — I biglietti per i treni popolari sono valevoli per il ritorno fino a tutto il 1° novembre p. v., cioè fino alle ore 24 di tal giorno.

Ai viaggiatori che oltrepassassero in viaggio il detto termine, è applicabile la disposizione di cui al punto 4 della presente Istruzione.

III. — Biglietti di andata e ritorno Roma-Napoli e Roma-Napoli-Pompei.

13. *Distribuzione e validità dei biglietti.* — Ai viaggiatori giunti a Roma con biglietti speciali di andata e ritorno dalle stazioni al nord, tanto mediterranei che cumulativi, e sia per treni ordinari che per treni popolari, potranno essere rilasciati dalla stazione di Termini o dalle Agenzie locali, ma solamente per partire non prima che col treno 241 del giorno 23 corr., i seguenti biglietti speciali per Napoli e Pompei, valevoli fino alla scadenza normale o prorogata di quello per il ritorno da Roma, il quale sarà da presentarsi ad ogni richiesta anche durante il viaggio per e da Napoli e Pompei.

Come di pratica, nel rilascio di tali biglietti dovrà annotarsi sui medesimi la provenienza e classe ed il numero del biglietto di andata e ritorno per Roma, e bollare questo ultimo sul frontispizio, acciò risulti del rilascio in base allo stesso del biglietto per Napoli o Pompei.

I biglietti speciali per Napoli e Pompei sono valevoli per tutti i treni aventi vetture della classe corrispondente.

BIGLIETTI DI ANDATA-RITORNO ROMA-NAPOLI-POMPEI
con facoltà di fermate intermedie

per viaggiatori isolati

Roma-Napoli			Roma-Napoli-Pompei		
PREZZI (oltre il bollo)			PREZZI (oltre il bollo)		
1ª classe	2ª classe	3ª classe	1ª classe	2ª classe	3ª classe
40.20	28.15	17.70	43.90	30.75	18.95

Per comitive di almeno 25 persone viaggianti riunite nell'andata e nel ritorno: **Roma-Napoli-Pompei:** Prima classe L. **36.00.** — Seconda classe L. **25.00,** oltre il bollo.

14. *Disposizioni generali.* — I viaggiatori muniti di biglietti speciali per Roma, di qualunque specie, devono effettivamente recarsi a Roma. Perciò, venendo interrotto il viaggio in una stazione intermedia, i biglietti non saranno in verun caso da tenersi validi per il ritorno, ed anzi, ciò avvenendo, dovranno i detentori essere assoggettati al pagamento della eventuale differenza fra il prezzo ridotto pagato e quello a tariffa intiera per il tratto percorso.

In tutto quanto non è modificato dalla presente Istruzione, valgono per tutti gli speciali biglietti di andata e ritorno, nella stessa accennati, le norme e condizioni dell'allegato n. 4 alle Tariffe.

Si raccomanda a tutto il personale di istruire in ogni miglior modo i viaggiatori di tutto quanto può interessarli in ordine ai viaggi di cui trattasi.

Gli Ispettorati principali del Movimento e Traffico disporranno che la distribuzione dei biglietti speciali sia fatta anche un giorno per l'altro in quelle stazioni e per quei giorni nei quali sia preveduta grande affluenza di partenti, restando inteso che i biglietti dovranno però essere sempre bollati colla data della effettiva partenza.

Il Direttore Generale, M. MASSA.

LA NUOVA RETE DEI TRAMWAYS ELETTRICI
A MILANO

Colla fine del 1896 scade il contratto, per l'esercizio dei tramways a cavalli, fra il Municipio di Milano e la Società Anonima degli Omnibus: il Consiglio comunale fin dal 1892 in una sua seduta non accettava le proposte di proroga della concessione presentate dalla Società stessa ed approvava invece una convenzione colla Società Edison di Milano per esperimentare l'impianto e l'esercizio di una linea a trazione elettrica da stabilirsi fra Piazza del Duomo, Ferrovia Nord e Porta Sempione.

I risultati dell'esperimento eseguito non potevano riescire migliori, il che ha incoraggiato e persuaso il Consiglio ad approvare nel 1895 le proposte che la Giunta municipale gli sottomise e che si riferivano ad un contratto colla Società Generale italiana di elettricità sistema Edison per la concessione e l'esercizio delle tramvie cittadine a trazione elettrica a datare dal 1° gennaio 1897.

Il contratto offre delle particolarità degne di nota, perchè informato a concetti alquanto diversi da quelli che si riscontrano nei contratti che generalmente si stipulano in simili casi.

Esso si basa principalmente sui seguenti capisaldi:

1° Proprietà e manutenzione del binario al Comune, il quale è assoluto padrone delle linee e le può aumentare, diminuire, prolungare, spostare a suo arbitrio;

2° Il prodotto delle linee al Comune, il quale rimborsa al concessionario le spese di esercizio sotto forma di una somma fissa per ogni chilometro percorso da ciascuna delle sue vetture e, trattenuta una somma corrispondente alle spese che ad esso Comune sono causate dalla proprietà dei binari, rimunera il capitale investito dal concessionario nell'impresa con una larga parte del residuo prodotto netto.

Nello stabilire il prezzo della vettura-chilometro la Giunta tenne conto delle spese vive e dell'ammortamento del capitale investito dall'impresa nell'esercizio senza aver riguardo all'interesse del capitale stesso. A questo si credette di provvedere in forma di partecipazione all'introito netto affinchè lo studio dell'assuntore di avere dalle linee il massimo prodotto, avesse a collimare cogli interessi del Municipio e del pubblico.

La trazione elettrica permette una spesa per vettura-chilometro inferiore del 25 al 35 0[0 di quella animale, onde, per questo riguardo, data specialmente la nuova forma di contratto, non v'ha dubbio che quella debba essere sostituita a questa per tutte le linee della città. Dall'economia risultante da tale sostituzione credette la Giunta di erogare larghissima parte a vantaggio del pubblico e coll'istituire nuove linee e prolungamenti di linee destinate ad essere per molti anni passive, e coll'adottare più onerose condizioni d'orario, di tariffe, di corrispondenze, e col migliorare le condizioni del personale dell'Impresa, riservando alle finanze comunali solo un piccolo vantaggio.

Coll'ordinamento stabilito, mentre nel 1894 non furono effettuati nel Comune dalla Società Anonima Omnibus e dalla Società Edison che 5,500,000 vetture chilometri, se ne effettueranno in avvenire 8,924,200.

È da questo maggior numero di vetture-chilometri che si può dire rappresentata la maggiore comodità di trasporto offerta al pubblico in tutte le forme, sia con maggiori percorsi, sia con maggiore orario, sia colla maggiore frequenza delle vetture, la quale ultima, dall'attuale media di 9,5 all'ora, viene portata a 12,3.

Il Municipio con questo contratto si è obbligato a provvedere a tutta sua cura e spese all'impianto ed alla successiva manutenzione dei binari in sede stradale, dei quali binari rimarrà di conseguenza sempre l'esclusivo proprietario.

L'Impresa deve provvedere a tutta sua cura e spese all'impianto ed alla manutenzione delle condutture elettriche aeree e sotterranee, alla fornitura dell'energia, all'acquisto ed alla manutenzione del materiale mobile, alla prestazione del personale occorrente ed a tutto quanto infine è necessario per effettuare regolarmente il servizio.

La durata del servizio giornaliero estivo è stabilito in 18 ore e cioè dalle ore 6 alle 24; quella del servizio giornaliero invernale in ore 17, cioè dalle 7 alle 24.

Il numero delle vetture in servizio ordinario non sarà inferiore a 163, quello delle supplementari, pronte in rimessa per il servizio, non inferiore a 20, e quello delle vetture da rimorchiare, pronte come sopra, non inferiore a 30, con obbligo alla Società, dietro ordine della Giunta, di aumentare in un dato periodo di tempo il numero delle vetture in servizio ordinario e di quelle da rimorchiare e proporzionatamente il numero delle vetture supplementari, ove la Giunta lo creda necessario.

La media del percorso di ogni vettura automotrice dovrà essere non inferiore a 150 chilometri al giorno.

La tariffa pel trasporto di ciascuna persona per ciascuna linea è stabilita in centesimi 10. Durante due ore, anche non continue, di servizio giornaliero la Giunta si riserva la facoltà di ridurre la tariffa per tutte le linee od alcune di esse a centesimi cinque. Vi sarà pure, senza aumento di tariffa, un servizio di corrispondenza fra ogni linea radiale ed uno dei viali posti immediatamente a destra od a sinistra della porta per cui passa la radiale e fino alla radiale più prossima.

A titolo di compenso per gli oneri assunti dalla Società Edison il Comune le corrisponderà;

1° La somma di L. 0.255 per ogni chilometro percorso da ciascuna delle vetture automotrici, tanto ad orario completo quanto supplementari, che verranno messe in servizio nel periodo di esercizio dal 1° gennaio 1897 al 31 dicembre 1901, e tale compenso per tali vetture sarà mantenuto fino alla scadenza del contratto;

2° La somma di L. 0.270 per vettura-chilometro per ciascuna delle vetture automotrici che saranno messe in servizio, oltre le precedenti, dal 1° gennaio 1902 al 31 dicembre 1906, e per tali vetture il compenso sarà mantenuto per tutta la residua durata del contratto.

3° La somma di L. 0.285 per vettura-chilometro per quelle vetture messe in servizio in più delle precedenti dal 1907 al 1912;

4° La somma di L. 0.130 per ciascuna delle vetture rimorchiate.

Oltre a questi compensi, alla Società Edison spetterà una quota annua corrispondente al 40 0[0 del residuo ottenuto deducendo dall'introito annuo lordo i compensi che le saranno stati pagati in base alle quote soprastabilite, e L. 4500 per ciascun chilometro di semplice binario comunale usato dalla Società.

Riguardo alla durata del servizio degli agenti, la Società è obbligata dal contratto a non tenere gli agenti sulle vetture più di 10 ore al giorno, ripartite in periodi di non oltre 6 ore. A ciascun agente dovranno essere accordati interpolatamente 4 giorni di riposo al mese. La mercede al personale viaggiante è fissata in centesimi 30 per ciascuna ora di servizio prestato, esenti da ogni imposta, col minimo di L. 3 per ogni giorno di lavoro.

A favore del personale verrà costituito un fondo di previdenza per sussidi in caso di morte, di inabilità permanente assoluta, di malattia, non causata da infortunio sul lavoro, ed in caso anche dell'abbandono del servizio dopo il 5° anno, alla costituzione delcui fondo concorreranno:

La Società Edison, nella misura di un centesimo per ogni ora pagata a ciascun agente impiegato nell'esercizio delle tramvie;

L'Amministrazione comunale, nella misura del 3 0[0 sugli utili annui netti dell'esercizio ad essa spettanti ed in ogni caso con non meno di L. 12,000;

Il personale, nella misura che verrà determinata dal regolamento che si formerà dalla Giunta pel controllo dell'esercizio.

A favore di detto fondo si devolveranno le multe applicate dalla Società al personale e le eventuali elargizioni.

Sarà, inoltre, obbligo della Società, indipendentemente dalla costituzione del fondo di previdenza di cui sopra, di assicurare a tutta sua cura e spese il personale contro gli infortuni sul lavoro nelle misure che segue, salvo migliori disposizioni di legge:

a) Per il caso di morte, mille volte la mercede giornaliera;

b) Pei casi di invalidità, con una somma eguale:

1° a 1200 volte la mercede giornaliera per l'invalidità di primo grado;

2° a 600 volte la mercede giornaliera per l'invalidità di secondo grado;

3° a 120 volte al minimo e 300 al massimo la mercede giornaliera per l'invalidità di terzo grado;

c) Per i casi di inabilità temporaria al lavoro, con un risarcimento giornaliero eguale ai 9|10 per mille della somma assicurata pel caso di morte.

Per quanto riflette il sistema di trazione la Giunta si è riservata la facoltà di esperimentare altri sistemi per quel periodo di tempo che crederà più opportuno e di riscattare dalla Società Edison l'esercizio in qualunque momento del secondo decennio, compensandoglielo al valore industriale che verrà stabilito da periti.

Qualora il costo dell'energia elettrica o della sua applicazione venisse a diminuire, la Giunta avrà la facoltà di ridurre il prezzo delle vetture-chilometro.

La durata del contratto è di anni 20, a partire dal 1° gennaio 1897.

Le linee sono in numero di diciotto, calcolando una sola linea quella di circonvallazione, la quale è considerata, riguardo al prezzo del percorso, come composta da cinque linee. Di esse quasi tutte, quindici cioè, fanno capo a Piazza del Duomo: una collega la Stazione Centrale colla Ferrovia Nord, l'altra la Ferrovia Nord colla Stazione di Porta Ticinese.

La lunghezza delle varie linee è la seguente:

		Km.
1.	Circonvallazione	12.300
2.	Piazza del Duomo — Stazione Centrale	2.275
3.	» » — P. Nuova, via Galvani	3.390
4.	» » — P. Garibaldi, via Farini	4.025
5.	» » — P. Volta, Cimitero monumentale	2.820
6.	» » — P. Tenaglia { via Bramante	2.380
	{ via Luigi Canonica	2.645
7.	» » — Via Vincenzo Monti	2.250
8.	» » — P. Magenta, Maddalena	3.360
9.	» » — P. Genova, Ponte di via Valenza	2.530
10.	» » — P. Ticinese, Conchetta	2.745
11.	» » — P. Lodovica	1.700
12.	» » — P. Vigentina, via Ripamonti	2.270
13.	» » — P. Romana, corso Lodi	2.420
14.	» » — P. Vittoria, corso 22 Marzo	1.970
15.	» » — P. Monforte, corso Concordia	2.185
16.	» » — P. Venezia, corso Loreto	3.510
17.	Stazione Centrale, Ferrovia Nord	2.850
18.	Stazione Nord, Stazione P. Ticinese	2.050

Tutte le vetture dei tramways giunte in Piazza del Duomo non vi si soffermano, ma con opportuni scambi girano attorno al Monumento di Vittorio Emanuele e si dirigono sulla linea di ritorno; davanti alla Stazione Centrale passano pure tutti i trams della linea di circonvallazione, in modo che il servizio colla ferrovia è ora molto meglio regolato. Così dicasi anche del servizio di tutte le altre linee che, coi prolungamenti e coi nuovi impianti, si spingono agli estremi limiti di tutti i quartieri suburbani.

L'energia elettrica pel servizio dei tramways sarà fornita in via normale dall'impianto idroelettrico di Paderno ed in via eccezionale da un impianto di scorta a vapore che si sta costruendo sull'area delle vecchie stalle e rimesse della Società Anonima degli Omnibus fuori di P. Volta in Milano. L'impianto di scorta è obbligatorio per la Società Edison per effetto del contratto stipulato col Municipio di Milano.

L'energia idraulica disponibile a Paderno d'Adda deriva da una caduta netta utilizzabile di m. 29 e da una portata di massima magra di m. c. 30. L'impianto può così basarsi su cavalli teorici 11,600, ed ammettendo un rendimento utile delle turbine del 75 0|0, su cavalli effettivi 8700. Potendosi poi predisporre l'impianto con qualche maggior larghezza e cioè potendosi ammettere che per il maggior tempo dell'anno dall'Adda si possano derivare 45 m. c., ne viene che nel fatto la potenzialità pratica dell'impianto sale a cavalli teorici 17,400, ossia circa 13 000 cavalli effettivi. L'unità di forza motrice idraulica è stata stabilita in 2000 cavalli, il che significa doversi costituire l'impianto con 8 turbine di 2000 cavalli effettivi ciascuna, considerando come riserva una delle turbine.

Per le turbine si è scelto il tipo ad asse orizzontale con comando diretto ed immediato degli alternatori e colla eccitatrice direttamente mossa dallo stesso albero motore. Il trasporto di energia verrà assai probabilmente effettuato con corrente trifasata, come quello che meglio si addice per più rispetti alle condizioni cui l'impianto deve rispondere.

L'impianto fatto con macchine a vapore nell'officina di P. Volta non è ancora definito in modo assoluto, ed il piano è piuttosto da considerare come un progetto di piano regolatore studiato in contemplazione di un ulteriore desiderabile sviluppo del servizio elettrico di forza motrice e di illuminazione nella città di Milano. L'unità di forza motrice scelta è quella di 1000 cavalli con macchine compound a condensazione di tipo orizzontale, con distribuzione a valvole e con comando diretto degli alternatori.

Il vapore sarà generato da batterie di caldaie di Cornovaglia a due focolari interni, provviste ciascuna di due riscaldatori. L'avancorpo dell'edificio motori e caldaie presenta i locali destinati ai trasformatori dell'energia proveniente da Paderno.

Sicchè a grandi linee si può dire che tutta l'energia di Paderno, salvo quella che si giudicherà conveniente di vendere sul percorso, sarà condotta all'opificio di P. Volta e da qui sarà distribuita come forza motrice, o come luce, sia ad arco che ad incandescenza, nei vari quartieri della Città. Occorreranno, come si è detto, dei trasformatori per ridurre il potenziale alto, con cui, per ragioni di economia, sarà effettuato il trasporto; occorreranno dei raddrizzatori di corrente (*unformer*) per fornire la corrente continua in quanto può essere necessaria pel servizio dei tram, ed anche per gli esistenti impianti di luce, ed occorrerà tutto quel materiale di sussidio che un così importante impianto sarà per richiedere. La forza motrice a vapore ha una funzione di garanzia e di sicurezza in quanto nessuna interruzione è ammissibile nei servizi pubblici di trazione e di luce in una grande città come Milano.

Riservandoci di ritornare sull'argomento con maggiore copia di dati e di notizie, siamo lieti di poter riconoscere fin d'ora che nel complesso tutto il ragguardevole impianto a cui la Società Edison si è arditamente accinta, è inspirato a concetti moderni e razionali, epperò tutto affida che riescirà di vantaggio all'Impresa e di decoro alla Città.

(*Politecnico*).

ATTI UFFICIALI
concernenti le FERROVIE ed i LAVORI PUBBLICI

A complemento della *Informazione* pubblicata in un precedente numero ricordiamo che la *Gazzetta ufficiale* del 3 corr. (n. 234) pubblicò il **R. Decreto 15 settembre**, col quale dal fondo complessivo di lire 35,055,128 approvato colle leggi 12 luglio 1894 n. 318, e 30 giugno 1896 n. 251 per spese relative alle ferrovie complementari, è autorizzato un quattordicesimo prelevamento di lire due milioni quattrocentonovantamila ottocentosettantasei e centesimi cinque (L. 2,490,876.05) che verrà ripartito in aumento ai fondi residui dell'esercizio 1895-96 per le linee seguenti:

1. Parma-Spezia	L.	1,171,740.31
2. Faenza-Firenze	»	19,135.74
3. Messina-Patti-Cerda	»	1,300,000 —
	L.	2,490,876.05

INFORMAZIONI PARTICOLARI
DEL *MONITORE*

Ferrovie del Mediterraneo.
(Il bilancio 1895-96. — Il Presidente del Consiglio).

Martedì, 20 corrente, si radunerà il Consiglio d'Amministrazione della Società per le Strade Ferrate del Mediterraneo e in tale seduta verrà discusso ed approvato il bilancio dell'esercizio 1895 96.

Un altro oggetto molto importante è pure all'ordine del giorno della seduta stessa, le dimissioni, cioè, già date, ma non accettate, ed ora ripetute dal comm. Marsaglia, il quale insiste per ragioni di salute a voler ritirarsi dall'alta carica di Presidente.

><

Materiale ferroviario all'Esposizione di Torino nel 1898.

La grandiosa e completa Sezione del materiale ferroviario alla Esposizione di Buda-Pest ha suggerito il pensiero alla Ditta Ing. Ernesto Breda e Comp. di Milano, di concorrere per quanto le sue forze lo consentono affinchè alla prossima Esposizione di Torino il materiale ferroviario italiano possa figurare per lo meno altrettanto degnamente di quello ungherese a Buda-Pest. I più recenti e migliori tipi di locomotive non potrebbero mancare a questa Mostra, e siccome fra essi il più nuovo, e certo uno dei migliori riusciti sarebbe quello delle locomotive Compound felicemente studiato dalla Direzione del servizio del Materiale per le Ferrovie del Mediterraneo, così la predetta Ditta ha rivolta preghiera alla Amministrazione delle Ferrovie medesime, allo scopo di essere autorizzata a costruire una di quelle macchine per la detta Esposizione, con affidamento che ad Esposizione finita la macchina stessa verrà acquistata dalla Società.

Oltre a questa macchina la Ditta predetta ne esporrà forse due altre; ma certamente un'altra per ferrovie economiche, avendo già ottenuto dal committente che venga acquistata ad Esposizione finita.

Ci consta infine che la Ditta Breda vorrebbe anche esporre una vettura di terza classe con ritirata eguale a quelle che essa sta costruendo per la prelodata Amministrazione ferroviaria, e le quali pure sono di tipo nuovissimo e perfettamente riuscito sotto ogni aspetto.

Sappiamo che a proposito di quanto precede la Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha interessato il Ministero dei Lavori Pubblici per essere autorizzata ad accogliere la domanda della Ditta Breda.

><

La concessione della ferrovia Iglesias-Monteponi.

Sappiamo che la Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde e la Società Italiana per le Strade Ferrate Secondarie della Sardegna, a mezzo dei rispettivi loro rappresentanti, si sarebbero fra loro intese che la Compagnia Reale sostituisca la Società delle Secondarie nella concessione della ferrovia da Iglesias a Monteponi, tanto per la costruzione quanto per l'esercizio, a termini e con l'osservanza di tutte le condizioni e modalità e di tutti i patti portati dal contratto di concessione in data 28 luglio 1886, approvato per Reale Decreto del 1° agosto successivo, n. 4041 (serie 3ª) e dal Capitolato d'oneri a quel contratto annesso, per ciò che si riferisce e trova applicazione a detta ferrovia. Di questo accordo, che varrebbe a togliere ogni ragione o supposizione di conflitto d'interessi fra le due Società, è stata chiesta la voluta approvazione governativa.

><

Sussidi al personale straordinario delle costruzioni ferroviarie.

Il Ministro dei Lavori Pubblici ha emanato un decreto col quale è stabilito che la somma da assegnarsi sul capitolo 366 del bilancio dei lavori pubblici, esercizio 1896-97, per sussidi annuali continuativi al personale straordinario governativo delle costruzioni di strade ferrate, è stabilita in L. 85,000, e che le norme da seguirsi per la concessione dei sussidi predetti saranno quelle stabilite dal decreto 28 novembre 1895, riferentesi al prelevamento da farsi sul bilancio della spesa del Ministero dei Lavori Pubblici ed alle norme da seguirsi per la concessione di sussidi annuali continuativi al personale straordinario governativo delle costruzioni ferroviarie licenziate.

><

Per la disinfezione dei carri ferroviari.

Ci consta che la Direzione Generale delle Ferrovie Meridionali, ha presentato al R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate un elenco delle Stazioni nelle quali si renderebbero necessari dei provvedimenti per introdurre o migliorare il servizio delle disinfezioni dei carri ferroviari ed ha chiesto di essere autorizzata a presentare le singole proposte degli occorrenti lavori, il cui importo dovrebbe far carico alla Cassa degli Aumenti Patrimoniali. Si prevede che in complesso occorrerà una spesa di lire 40,000.

><

Ferrovia da S. Stefano di Magra a Sarzana.
(Per una fermata al Piano di Belloso).

Ci informano da Sarzana che gli abitanti delle frazioni di Falcinello, Ponzano al Monte, Ponzano al Piano, e Piani di Belloso, in valle di Magra, presso Sarzana, hanno rivolte istanze a S. E. il Ministro dei Lavori Pubblici, allo scopo di ottenere che sia impiantata una stazione ed una semplice fermata lungo il tronco ferroviario in costruzione da San Stefano di Magra a Sarzana (in prolungamento della linea Parma-Spezia) e precisamente nel Piano di Belloso, onde sia reso loro più agevole la comunicazione ferroviaria tanto per quel che riguarda i viaggiatori, quanto per quello che riflette le merci.

><

Ferrovia d'accesso al Gottardo Zug-Goldau.

Siamo informati che il termine fissato col decreto federale del Governo Svizzero, in data del 19 giugno 1890, pel compimento e l'andata in esercizio della linea Zug-Walchwyl-Goldau, detta linea di accesso nord al Gottardo, (termine già prorogato con altri decreti federali del 13 marzo 1891 e del 26 febbraio 1895) fu dal Consiglio Federale, in adunanza del 12 settembre p. p., nuovamente prorogato fino al 1° giugno 1897, epoca per la quale si ha ferma fiducia che detta linea possa essere ultimata ed entrare in esercizio.

><

L'Esposizione di Guatemala.

Nel prossimo anno avrà luogo a Guatemala, come già ebbimo ad annunciare in passato, con l'appoggio di quel Governo, una Esposizione alla quale potranno prendere parte anche i prodotti esteri.

Il Ministero nostro di Agricoltura, Industria e Commercio non prenderà alcuna parte a quella Mostra; avuto però riguardo ai vantaggi che i nostri produttori potrebbero ritrarre, traendo partito di tale occasione per far meglio conoscere i loro prodotti, ha reputato che sia

opportuno assecondare e promuovere il loro concorso, procurando ad essi le consuete agevolezze sui trasporti. Esso ha pertanto interessato il Ministero dei Lavori Pubblici di voler fare pratiche sollecite presso le Società ferroviarie, affinchè accordino i consueti ribassi a favore degli espositori e dei prodotti che da essi saranno inviati alla Esposizione Guatemalese.

><

Ferrovia Cosenza-Nocera.

(*Prove statiche e dinamiche delle travate lungo il tronco Cosenza-Pietrafitta*).

Il giorno 30 del mese di settembre p. p. ebbero luogo, con esito favorevole, le prove statiche e dinamiche delle travate metalliche comprese nel tronco Cosenza-Pietrafitta della linea Cosenza-Nocera Tirrena, e cioè quelle del ponte sul Crati, che sono tre, della luce ognuna di m. 27.70; e quella del ponte obliquo sul torrente Cardone di m. 14.14.

><

Per l'orario ferroviario della linea Adriatica.

Ci informano da Chieti che quel Consiglio provinciale con sua recente deliberazione ha espresso voto al Ministero dei Lavori Pubblici, affinchè disponga che venga modificato l'orario ferroviario affinchè i treni della notte e delle prime ore del mattino in arrivo a Castellamare Adriatico da Roma trovino facili coincidenze coi treni per Bologna e per Foggia.

><

Biglietti a prezzo ridotto fra Piacenza e Castel S. Giovanni.

Siamo informati che la Mediterranea ha prorogato l'esperimento dei biglietti a prezzo ridotto di seconda e terza classe tanto a corsa semplice, quanto di andata e di ritorno, istituiti sulla tratta di ferrovia da Piacenza a Castel San Giovanni.

><

Ferrovie del Mediterraneo.

(*Proposte, progetti, preventivi, ecc., presentati all'approvazione governativa*).

La Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici:

1. La proposta dei lavori occorrenti per l'adattamento ad uso di cantiere rialzo veicoli, dell'attuale rimessa della stazione di Busalla, lungo la ferrovia da *Torino* a *Genova*, e lavori accessori che ne dipendono. La spesa all'uopo occorrente ammonta a L. 1730;

2. Il progetto delle opere necessarie per provvedere all'adattamento di 15 magazzini sotterranei, nella *stazione di Roma-Trastevere*, ad uso deposito sali per conto della Direzione generale delle privative. Per l'esecuzione dei lavori considerati in progetto è preventivata la spesa di L. 13,000;

3. Il progetto modificato dei lavori di completamento della stazione di Ornavasso, lungo la strada ferrata da *Gozzano* a *Domodossola*. La spesa preventivata per l'esecuzione delle opere ascende a L. 13,400, compreso l'importo del materiale metallico d'armamento per un valore di L. 7,367.07;

4. Il preventivo della spesa di L. 19,000 per i lavori di costruzione di una galleria artificiale in prosecuzione dell'imbocco ovest della galleria Madonnetta fra le stazioni di Riva e Moneglia, nella linea da *Genova* a *Spezia*, e per il rialzamento del muro a monte in prosecuzione della galleria artificiale;

5. Il contratto stipulato col Municipio di Roma, riguardante l'impianto dell'Ufficio Sanitario nella stazione di *Roma-Termini;*

6. Le proposte di modificazioni nei binari dello scalo della stazione di Arcisate-Brenno, nella linea da *Varese* a *Porto Ceresio*. Il lavoro importerà una spesa di L. 7800;

7. Il preventivo modificato, e ridotto a L. 2830, occorrenti per l'esecuzione di alcuni lavori di completamento della linea *Bricherasio-Barge*, riconosciuti necessari all'atto della consegna della medesima;

8. La proposta per il rialzo delle banchine della linea *Airasca-Cavallermaggiore*, sui rilevati d'accesso ai ponti sul torrente Pellice e nel fiume Po. Spesa occorrente L. 300.

><

Ferrovie dell'Adriatico.

(*Progetti preventivi, ecc., presentati all'approvazione governativa*).

La Direzione Generale per le Strade Ferrate Meridionali ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici:

1. La proposta dei lavori occorrenti per riparare i danni prodotti alla ferrovia Portocivitanova-Albacina fra *San Severino-Castelraimondo-Camerino*. La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 5500;

2. Il progetto dei lavori necessari per difendere, mediante scogliere incassate, le parti in corrispondenza delle pile delle briglie a valle nel ponte sul fiume Foglia presso Pesaro, al chilometro 143.808, della linea da *Bologna* ad *Ancona*. Spesa preventivata L. 3300;

3. La proposta per il rifacimento in acciaio di metri 7248 di binario attualmente armato con rotaie di ferro del tipo meridionale fra i chilom. 10.582 e 12.166 e fra i chilom. 53.627.51 e 59.291.51 della linea da *Bari* a *Taranto*. La spesa preventivata per l'esecuzione delle opere ammonta a L. 52,000, non tenuto conto del valore del materiale metallico d'armamento previsto in L. 124,345.78;

4. Il preventivo della spesa di L. 430, occorrente per provvedere alla costruzione di una latrina presso la rimessa locomotive della stazione di Chioggia, nella linea da *Rovigo* a *Chioggia;*

5. La proposta per il rifacimento in acciaio con rotaie da m. 9 del tratto di binario attualmente armato in ferro, compreso fra il punto d'innesto della linea Pescara-Aquila-Terni colla linea *Roma-Solmona* (chilometri 68.967-71.967). La spesa preventivata per l'esecuzione delle opere ascende a L. 17,650, ed alle medesime si provvederà in economia. Il valore del materiale metallico d'armamento è previsto di L. 52,882.77;

6. La proposta per rialzare, mediante tavolato, fino al piano della banchina, il marciapiedi della stazione di Bagni di San Giuliano, nella linea *Firenze-Pistoia-Pisa*, con preventivo di spesa di L. 1600.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato ha dato il suo parere su di una domanda della Società degli Alti forni, Fonderie ed Acciaierie di Terni per essere esonerata dalla multa inflittale per ritardi verificatisi nella consegna di rotaie alla stazione di Marcellinara, per la ferrovia da Catanzaro a Santa Eufemia.

— Il Consiglio di Stato ha manifestato l'avviso che anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le espropriazioni, possa approvarsi un progetto compilato dalla Direzione Generale per le Strade Ferrate del

Mediterraneo relativo ai lavori di sistemazione di cinque tratti di trincea fra i chilometri 103.610 e 117.152 della linea *Roma-Napoli*, fra le stazioni di Ceccano e di Ceprano, con annesso preventivo di spesa di L. 7220. Il Consiglio ha ammesso che alla esecuzione delle opere si provveda colle norme dell'articolo 65 del capitolato d'esercizio.

— Il Consiglio di Stato:

Ha ritenuto che possano approvarsi il progetto e l'atto di sottomissione riguardanti taluni impianti complementari nella nuova stazione al Campo di Marte in Firenze, per il presunto importo di L. 113,773.55; da eseguirsi, le opere, parte a licitazione o a trattativa privata, e parte in economia;

Ha dato il suo parere su di una proposta per concedere un maggior compenso all'Impresa Angelo Martellucci per i lavori di terra e di muratura da essa compiuti per la sistemazione dell'alveo del torrente Rabbiano al chilometro 135.718 della linea Roma-Orte-Falconara-Ancona;

Ha espresso il suo avviso su di uno schema di transazione concordato dalla Direzione tecnica governativa per le ferrovie in Salerno colla Ditta Fratelli Masino, mercè il quale, verso il corrispettivo, per una volta tanto, di L. 9000, la Ditta stessa dichiara di recedere da ogni sua domanda o pretesa pei danni di qualsiasi natura ed entità verificatisi o temuti sopra i suoi fondi a causa del viadotto costruito sul torrente Vellola, nella linea ferroviaria da Avellino a Benevento, in territorio di Altavilla Irpina.

><

Tariffe ferroviarie italiane.

La Mediterranea ha comunicato con parere favorevole al Ministero dei Lavori Pubblici, una domanda della Società Raffineria Genovese, intesa ad ottenere che la nota concessione della quale fruisce per i suoi trasporti di zucchero raffinato da Sampierdarena ed oltre, che va a scadere col 30 novembre p. v., sia rinnovata alle stesse condizioni per un altro anno, vale a dire a tutto il 30 novembre 1897.

—

Siamo informati che la Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo, di accordo con quelle delle Ferrovie dell'Adriatico e della Sicilia, ha presentato alla approvazione governativa, il seguente progetto di aggiunta all'articolo 1° delle condizioni generali per l'applicazione delle tariffe speciali comuni:

« Pei trasporti di merci a piccola velocità accelerata la semplice presentazione delle lettere di porto nel modulo presentato per la piccola velocità accelerata equivale alla domanda di applicazione delle relative tariffe ».

—

È in corso un decreto dei Ministri di Agricoltura, Industria e Commercio e dei Lavori Pubblici, col quale viene approvata l'aggiunta della voce: *recipienti vuoti per il trasporto del gaz acido carbonico*, nella serie *B* della tariffa speciale n. 5, grande velocità, delle tariffe delle Reti Mediterranea, Adriatica e Sicula, giusta la proposta all'uopo presentata dalla Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo anche a nome e per conto delle due altre Amministrazioni interessate.

—

Con decreto dei Ministri dei Lavori Pubblici e d'Agricoltura, Industria e Commercio venne approvata l'aggiunta della condizione *m* alla tariffa eccezionale n. 1002, piccola velocità, per il trasporto dei fusti vuoti che hanno servito o devono servire al trasporto dei vini in esportazione, in conformità della proposta all'uopo presentata dalla Direzione Generale delle Strade Ferrate Meridionali d'accordo coll'Amministrazione delle ferrovie del Mediterraneo.

L'aggiunta in discorso riguarda l'applicazione in via di rimborso del prezzo di L. 0.1020 per chilometro e vagone di qualunque portata, non superiore alle 12 tonnellate (oltre il diritto fisso di L. 1.53 per tonnellata) ai recipienti vuoti che servono al trasporto del vino comune, del mosto e dell'uva pigiata, in base alla detta tariffa, spediti vuoti a piccola velocità a prender carico, o di ritorno vuoti a piccola velocità dall'estero. La riduzione s'intende accordata soltanto a quegli speditori che avranno trasportato nell'annata un quantitativo non inferiore di 2000 tonnellate, fra vino comune, mosto ed uva pigiata, in destinazione dall'estero.

—

L'Adriatica ha sottoposto, con parere favorevole, al Ministero dei Lavori Pubblici una domanda della Ditta Giuseppe Gobetti per ottenere la rinnovazione per un altro anno, ed alle stesse condizioni, della concessione di cui fruisce per i suoi trasporti di semi di ricino da Venezia a Legnago.

><

Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, in sue recenti adunanze, ha dato parere favorevole sui seguenti affari ferroviari:

Nuovo servizio di navigazione nello stretto di Messina. Opere di approdo a Villa S. Giovanni. Modificazione al progetto 11 maggio 1895;

Progetto pel completamento delle chiusure, sistemazione di strade e scoli d'acqua per l'ampliamento della stazione di Roccasecca;

Progetto di opere di difesa e sistemazione in alcuni torrenti attraversati dai tronchi da Zappulla a Tusa della ferrovia Messina-Cerda;

Collaudo Impresa Prosperi per la costruzione di 3 case cantoniere lungo il tronco da Porta Romana al confine Pavese della Nazionale 36 (Genova);

Progetto pel ripristino di un tratto della via Mannelli per lo spostamento della ferrovia Aretina fra il Mugnone e l'Affrico.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia della Valsugana. — Il giorno 12 corrente presso la Deputazione provinciale di Venezia tennero seduta la Deputazione provinciale stessa, i Deputati al Parlamento e i Sindaci dei Comuni maggiormente interessati nella costruzione della linea di Valsugana. Si deliberò di spedire un memoriale al Governo in cui, accennando alle disposizioni recentemente dimostrate dal Governo austriaco per ridurre la linea Primolano-Trento a scartamento normale, si eccita il nostro Governo a provvedere per la costruzione del tronco Primolano-Bassano pure a scartamento normale, come imporrebbe la legge, mentre gli enti locali interessati eseguirebbero lo stesso scartamento nella linea Mestre-Bassano.

Ferrovia Genova-Piacenza. — Sono stati ripresi gli studi della nuova linea ferroviaria Genova-Piacenza, il cui progetto si sta compilando sotto la direzione del tenente generale Lucchino Dal Verme, ex-sottosegretario di Stato al Ministero della Guerra.

Come già accennammo altra volta, dalle prime ispezioni eseguite pel tracciato di questa ferrovia, seguendo i dati

di quello precedentemente progettato dall'ing. Veroggio, si è potuto assodare che le due maggiori gallerie avranno una lunghezza assai inferiore di quanto era stato prima preveduto.

La galleria della Presa alle Ferriere rimarrà limitata ai quattro chilometri, e quella dell'alta Fontanabuona alla Trebbia non oltrepasserà i sei chilometri.

Altri studi si faranno quanto prima sui luoghi per stabilire il tracciato definitivo e compilare il capitolato d'oneri e la spesa preventiva.

Ferrovia Chiento-Nerina. — Domenica scorsa si adunò a Terni il Comitato promotore della ferrovia economica Chiento-Nerina a trazione elettrica. Prese atto del concorso di L. 3000 deliberato dal Consiglio provinciale di Macerata per lo studio e l'esecuzione del progetto e votò un'istanza alla provincia dell'Umbria per ottenere da essa pure un concorso nelle spese del progetto in questione.

Ferrovie del Mediterraneo. — *Prodotti dal 1° luglio al 10 ottobre 1896.* — Nella decade dal 1° al 10 ottobre 1896 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate del Mediterraneo (Rete principale e Rete secondaria) ascesero a L. 4,204,044.17, con un aumento di lire 55,734.99 sulla corrispondente decade del 1895.

L'insieme dei prodotti dal 1° luglio al 10 ottobre 1896 si ragguaglia a L. 37,601,749.67, presentando un aumento di L. 328,458.54 sul periodo corrispondente dell'esercizio precedente.

Ferrovie della Sicilia. — *Prodotti dal 1° luglio al 20 settembre 1896.* — Nella decade dall'11 al 20 settembre i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate della Sicilia (Rete principale, Rete complementare e Stretto di Messina) ascesero a L. 301,980, con un aumento di lire 14,540 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

I prodotti dal 1° luglio al 20 settembre 1896 ammontano a L. 2,257,710, con una diminuzione di L. 56,648 sul corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

Funicolare Ferretti a Montecatini. — Il Consiglio comunale di Montecatini, alla unanimità, approvò la proposta fatta dall'ingegnere Ferretti di costruire una funicolare fra Montecatini-Bagni e Montecatini-Castello, funicolare che si spera di poter inaugurare nella prossima stagione estiva.

Tramvia Asti-Montemagno. — Il 10 corrente tra il comm. Fedele Majoli, presidente della Deputazione provinciale, rappresentante la provincia di Alessandria, ed il signor Vincenzo Remotti, concessionario, venne firmato l'atto definitivo per la costruzione della linea di tramvia Asti-Montemagno. I lavori, già incominciati da qualche tempo, procederanno ora più alacremente, per cui è certo che per la prossima primavera il primo tronco Asti-Scursolengo verrà aperto al pubblico servizio. Questa nuova tramvia, che allaccia l'attuale rete tramviaria Alessandria-Casale-Asti e che percorre le fertilissime vallate e colline del Monferrato, apporterà nuova vita a vari Comuni, ora privi di facili mezzi di comunicazione.

Tramvia Monza-Trezzo-Bergamo. — Essendosi dovuto procedere alla riparazione di un muro di sostegno sulla strada d'accesso al ponte di Brembate, la Direzione del tram Monza-Trezzo-Bergamo aveva dovuto sospendere il servizio diretto dei treni, effettuando il trasbordo dei viaggiatori.

Mercoledì sera però fu ripreso il servizio diretto essendosi costrutto un ponte provvisorio di legno, con forti piloni di sostegno infissi nel terrapieno a rifiuto di mazza.

Il ponte venne collaudato nel pomeriggio di mercoledì.

Tramvia elettrica Varese-Ghirla-Luino. — Il Consiglio comunale di Viconago ha votato ad unanimità il seguente ordine del giorno:

« Il Consiglio comunale di Viconago, dolente di non essere in grado di votare sussidii per la tramvia elettrica Varese-Ghirla-Luino, riconoscendo i grandi vantaggi che essa apporterà alla vallata di Marchirolo ed a questo Comune, esprime il vivo desiderio che il Consiglio provinciale abbia ad assecondare gli sforzi del Comitato promotore per assicurarne l'esecuzione ».

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie Svizzere. — *Ferrovia del Pilato.* — Durante il passato mese di settembre la ferrovia del Pilato ha trasportato 5555 passeggieri, contro 8484 nel mese corrispondente del 1895. Gli introiti totali furono: nel settembre 1896 fr. 28,871.01, nel settembre 1895 fr. 45,569.36. Dal principio dell'anno a tutto settembre questa ferrovia trasportò: nel 1896: n. 30,520 passeggieri e realizzò un introito complessivo di fr. 187,498.61; nel 1895: 39,556 passeggieri con un introito di fr. 244,604.34.

— *La nuova stazione di Lucerna.* — L'apertura della nuova stazione ferroviaria di Lucerna è stabilita al 1° novembre prossimo.

Ferrovie Francesi. — *Le nuove linee tramviarie progettate a Parigi.* — I Comuni di Pierrefitte, Villetanneuse, Sarcelly, Rilliers-le Bel ed Econen sono in istanza per ottenere la creazione di una linea di tramways che, partendo da Saint-Denis, metterebbe queste località in comunicazione diretta fra di loro.

Pierrefitte non è riunita a Saint-Denis che in modo assai imperfetto; la stazione di Stains-Pierrefitte si trova troppo lungi dal centro del Comune per essere utilizzata dalla popolazione. La tramvia progettata permetterebbe agli abitanti di questi due Comuni di recarsi al capoluogo di cantone per Saint Denis, colla linea tramviaria, pure progettata, tra Saint-Denis ed Aubervilliers.

Indipendentemente da questo progetto di tramvia l'amministrazione studia altri progetti analoghi che comporterebbero la creazione di altre linee di tramvie.

Fra queste citeremo: la linea di Aubervilliers alle *Halles* centrali, che renderà dei grandi servizi alla popolazione industriosa della Haie Coq. Poi vengono le linee seguenti: da Gennevilliers alla Maddalena; da Saint-Ouen al Campo di Marte; dalla stazione ferroviaria di Suey-Bonneuil al ponte di Austerlitz.

Molte altre linee sono progettate nella circonvallazione.

— *Prodotti delle sei grandi Compagnie durante il 1° semestre del 1896.* — I risultati ottenuti dalle sei grandi Compagnie Francesi, (Paris-Lyon-Médit., Nord, Ouest, Est, Orléans, Midi,) durante il primo semestre 1896 accusano un reale miglioramento, come si scorge dalle cifre seguenti:

1° semestre:		Lunghezza media esercitata		Prodotto
1896 . . .	chilom.	32,576	fr.	568,620,860
1895 . . .	»	32,487	»	549,838,076
Aumento nel 1896 Km.		89	fr.	18,782,784

Questa cifra rappresenta in rapporto al primo semestre del 1895 un aumento del 3.13 0|0 per chilometro.

Ferrovie Russe. — Da un rapporto fatto al Ministro delle vie e comunicazioni risulta che durante il 1895 si costruirono 1385 verste di ferrovia lungo la linea Transiberiana. Da Tcheliabinsk a Vladivostock la lunghezza della ferrovia Transiberiana è di 6858 verste e alla fine del 1895, quando l'inverno costringeva la sospensione dei lavori, 2487 verste erano completamente terminate. La strada è stabilita ed esercitata ora da Pietroburgo all'Yenissei, cioè una lunghezza di 4610 verste.

Si sa che delle gravi difficoltà si incontrarono sulla sezione del lago Baïkal, ritardando considerevolmente l'avanzamento dei lavori. Gli ingegneri russi hanno stabilito per la traversata del lago una linea di *battelli-bacs* di una trentina di chilometri. Al di là del lago si studia una modificazione del tracciato che, traversando la Manciuria, abbrevierebbe questa sezione di 1000 verste circa, facendola

in pari tempo passare attraverso un paese popolatissimo, ricco di prodotti naturali. Questo nuovo tracciato necessitando l'autorizzazione del Governo chinese, furono iniziati dei negoziati col medesimo, il quale ha autorizzato il Governo russo a far passare la Transiberiana attraverso la Manciuria settentrionale rifiutando in pari tempo l'autorizzazione di costruire una diramazione per la Manciuria meridionale. In luogo di seguire le sponde dell'Amour, traverserà questo fiume ad andrà direttamente per il territorio chinese fino a Vladivostock.

Ecco il bilancio di questa colossale impresa. Le somme seguenti sono inscritte nel capitolo delle spese straordinarie nel bilancio dell'impero del 1896 concernente la Transiberiana:

Costruzione della Transiberiana . .	rubli	86,248,170
Imprese sussidiarie inerenti alla medesima	»	2,485,410
Costruzione di altre linee di interesse generale	»	15,762,000
Costruzione di altre linee di interesse locale e di giunzione	»	10,000,000
Materiale rotabile	»	20,000,000
Totale	rubli	130,495,580

Al 1° gennaio 1894 si erano spesi 73 milioni di rubli. I diversi cantieri occupano 70,000 operai. Con tali mezzi è lecito sperare che si raggiungerà il lago Baïkal nell'estate prossima.

Ferrovia nella Manciuria. — Dalle *Novosti* si annunzia imminente la conclusione, fra la Russia e la Cina, di una convenzione concernente il passaggio di una strada ferrata a traverso alla Manciuria.

Ferrovie Inglesi. — *Risultati nel 1895.* — Ecco il riassunto dei risultati comparativi dell'esercizio delle Reti del Regno Unito, tolto dai documenti ufficiali pubblicati dal *Board of Trade:*

		1894	1895
Conto impianto	fr.	24,634,675,125	25,027,755,525
per km. esercitato	»	731,849	734,167
per chilometro	»	33,661	34,090
Viaggiatori 1ª classe	N.	29,181,010	29,990,006
per km. esercitato	»	886	879
Prodotto	fr.	74,143,250	75,861,225
per km. esercitato	»	2,202	2,225
per viaggiatore	»	2,486	2,528
— 2ª classe	N.	54,298,714	58,567,859
per km. esercitato	»	1,787	1,718
Prodotto	fr.	49,211,275	48,375,725
per km. esercitato	»	1,465	1,419
per viaggiatore	»	819	826
— 3ª classe	N.	821,430,202	841,213,744
per km. esercitato	»	24,403	24,675
Prodotto	fr.	581,905,600	594,903,425
per km. esercitato	»	17,287	17,459
per viaggiatore		708	707
Totali delle 3 classi	N.	911,402,926	929,770,609
per km. esercitato	»	27,166	27,272
Prodotto	r.	705,360,125	719,140,375
per km. esercitato	»	20,954	21,103
per viaggiatore	»	773	773
Abbonamenti	N	1,184,861	1,196,827
Prodotto	fr.	66,203,100	69,008,800
per km. esercitato	»	1,966	2,025
Messaggerie. Prodotto	fr.	116,047,525	120,806,775
per km. esercitato	»	3,437	3,535
Poste. Prodotto	fr.	21,774,209	25,073.100
per km. esercitato	»	736	735
Prodotti lordi:			
Totale G. Velocità	fr.	912,384,950	934,029,050
per km. esercitato	»	27,105	27,398
per km. di treno	»	3,151	3,149
Percorso chilometrico Grande Velocità	»	289,535,960	290,536,706
per km. esercitato	»	8,601	8,698
Merci.	Tonn.	90,103,000	99,902,421
per km. esercitato	»	2,676	2,910
Prodotto	fr.	595,096,150	611,267,050
per km. esercitato	»	17,678	17,939
per tonnellata	»	61,604	6,118
Minerali.	Tonn.	239,313,000	243,710,743
per km. esercitato	»	6,961	7,149
Prodotto	fr.	453,122,950	454,413,375
per km. esercitato	»	13,461	13,329
per tonnellata	»	1,933	1,864
Bestiame. Prodotto	»	36,457,850	35,191,700
per km. esercitato	»	1,082	1,032
Prodotti diversi	»	110,906,625	113,166,375
per km. esercitato	»	3,294	3,319
Prodotti totali di P. V. e diversi	fr.	1,195,583,575	1,214,038,500
per km. esercitato	»	35,519	35,619
per km. di treno	»	4,973	5,014
Percorso km. P. V.	»	240,062,070	242,103,109
per km. esercitato	»	7,132	7,101
Totale dei prodotti lordi	»	,2107,968,525	2,148,067,550
per km. esercitato	»	62,625	63,017
per km. di treno	»	3,986	3,987
Totale delle spese	»	1,180,207,925	1,196,915,925
per km. esercitato	»	35,062	35,110
per km. di treno	»	2,228	2,222
Prodotti netti	»	927,760,600	951,151,625
per km. esercitato	»	27,563	27,907
per km. di treno	»	1,752	1,765
Proporzione delle spese al prodotto		56 0|0	56 0|0
Rimunerazione media dei capitali impiegati		3.77 0|0	3.80 0|0

Notizie Diverse

Carrozza-ristorante ferroviaria. — A cominciare dal 3 novembre pross. e fino a nuovo avviso, ai due treni direttissimi viaggianti sulla linea Milano-Bologna-Firenze-Roma, verrà aggiunta, tanto nel tratto Milano-Bologna e viceversa, come in quello da Firenze a Roma e viceversa, una carrozza-ristorante della Compagnia internazionale dei *wagons-lits*, nella quale i viaggiatori potranno prendere i loro pasti con molto più agio di quello che ora non sia possibile durante le fermate stabilite dall'orario.

Tanto i viaggiatori muniti di biglietto di 1ª classe, come quelli con biglietto di 2ª, potranno accedere alla carrozza-ristorante per i pasti, senza pagamento di alcuna sopratassa.

Tariffa: Colazione a L. 1.50. A scelta: caffè, caffè e latte, cioccolata, thè con pane e burro. — Colazione a L. 3.50 (vino non compreso): Antipasto, latticini, carne calda con contorno, legumi, carne fredda, dessert. — Pranzo a L. 4.50 (vino non compreso): Minestra, pesce, due piatti di carne calda, legumi, dolce, dessert.

Oltre ai liquori e vini scelti nazionali ed esteri, viene messo a disposizione dei viaggiatori del vino superiore italiano a L. 1 la mezza bottiglia e L. 1.50 la bottiglia intera.

Pel trasporto ferroviario di merci. — Per evitare ingombri, in alcune stazioni, l'Amministrazione delle Ferrovie Meridionali ha disposto che dal 14 corrente nelle stazioni di Barletta, Bergamo, Bologna, Brescia, Cerignola Città, Ferrara, Lecco, Padova, Ravenna, San Severo, Treviso e Verona P. V., sia applicato alle merci in arrivo il disposto del comma *O* dell'art. 117 delle vigenti tariffe e condizioni pei trasporti, riducendo di un terzo il termine utile pel ritiro delle merci, ed aumentando pure di un terzo i diritti di deposito e sosta.

Così pure in forza dello stesso articolo 117, comma *l*, questa Amministrazione farà scaricare nelle nominate stazioni le merci la cui manipolazione fosse riservata alle

parti, quando queste non vi provvedessero nel termine utile ridotto come sopra ed applicherà la relativa tassa di L. 0.51 per tonnellata, pure a cominciare dal giorno sopra indicato.

Protezione delle industrie. — Si è chiusa la conferenza austro-germanica per la protezione delle industrie. Erano rappresentati i due Governi.

La conferenza deliberò l'adesione dell'Austria e della Germania alla lega internazionale *Union*, della quale fa già parte l'Italia. Nell'interesse dei due imperi si preparano però alcune riforme alla Convenzione.

Su proposta del dottor Osterrieth la conferenza deliberò di propugnare la costituzione d'un'associazione per la protezione delle industrie sul modello dell'Associazione letteraria internazionale.

Un Congresso internazionale per la protezione delle industrie avrà luogo nel 1897 nella Svizzera.

Caldaie a vapore. — La Commissione nominata nel decorso settembre dal Ministro del Commercio per studiare una riforma delle disposizioni vigenti per la sorveglianza sulle caldaie a vapore, ha compiuti i suoi lavori e preparato un nuovo schema di regolamento.

Essa propone che le visite e le prove continuino ad esser fatte dai periti delle Prefetture e da quelli delle Associazioni fra Utenti di caldaie, ma sotto la vigilanza ed il controllo degli ingegneri delle miniere.

Alla sorveglianza saranno sottoposti anche i recipienti di vapore di capacità non minore di 300 litri. Norme più rigorose vengono proposte per la scelta dei periti e per le Associazioni fra Utenti di caldaie, col fine di migliorare sempre più un servizio di tanta importanza per l'incolumità pubblica.

Per i conduttori di caldaie, la Commissione stabilisce i requisiti che debbono avere e propone che sia lasciato all'utente di accertarsi, sotto la sua responsabilità, che tali requisiti abbiano i conduttori da lui impiegati. Sarebbe con ciò soppresso il certificato di capacità di cui, secondo l'attuale regolamento, ogni conduttore deve essere munito e che gli viene rilasciato in seguito ed esame.

Alcune modificazioni di carattere tecnico sono suggerite dalla Commissione, la quale propone altresì variazioni di non molta entità nelle tasse da pagarsi dagli utenti.

Museo Commerciale Russo-Bulgaro a Odessa. — Un'Associazione, composta di negozianti russi e bulgari studia presentemente la fondazione a Odessa di un Museo commerciale destinato a favorire lo sviluppo delle relazioni economiche fra la Russia e la Bulgaria. Questo Museo sarà destinato all'esposizione esclusiva dei prodotti dell'industria russa. Sarà impiantato sul modello dei depositi permanenti austro-ungheresi e germanici.

I negozianti russi conserveranno la proprietà delle mercanzie esposte al Museo, le quali vi resteranno per tre anni interi, a datare dal giorno dell'apertura. I fondatori del Museo s'impegnano di conseguire lo scopo della sua creazione con tutti i mezzi possibili, quali l'invio dei viaggiatori di commercio in Bulgaria, pubblicità necessaria nei giornali, organizzazione di esposizioni ambulanti in tutte le città bulgare.

Le spese d'impianto e di funzionamento del Museo sono prelevate, un tanto per cento, sull'importo delle rendite effettuate per suo mezzo. Esse saranno, d'altra parte, ripartite fra l'amministrazione e gli espositori.

Il telefono al Giappone. — Il Governo giapponese ha deciso di consacrare una somma di 64 milioni di franchi, ripartita sopra sette esercizi, per l'estensione del servizio telefonico.

Si vuole completare per il marzo del 1898, il servizio di Tokyo, Osaka, Yokohama a Kobe, e legare Tokyo e Kobe. Attualmente a Tokyo non ci sono che 2000 abbonati, ma le domande affluiscono, e il Governo non può soddisfarle; si spera di toccare prestamente la cifra di 10,000 abbonati.

Il Canale del Baltico. — Sono stati recentemente pubblicati i risultati del primo anno d'esercizio di questo Canale, che mette in comunicazione il Baltico col Mare del Nord. Passarono per il Canale 7531 navi, fra le quali 642 appartenenti a linee regolari. D'altra parte, ci sono stati 266 passaggi di navi da guerra tedesche e due bastimenti da guerra esteri.

I velieri che si sono serviti del Canale, sono stati in numero di 9303, dei quali 8477 erano tedeschi.

164 navi a vapore inglesi, 547 danesi, 63 olandesi, 30 norvegesi, 174 svedesi, 57 russe e 3 belghe hanno approfittato di questa linea.

I velieri esteri si ripartono così: 20 inglesi, 265 danesi, 2 francesi, 318 olandesi, 30 norvegesi, 162 svedesi, 28 russi.

Le entrate dell'anno sono salite a 897,000 marchi, mentre che le previsioni salivano a cinque milioni di marchi. Questa differenza dovrà essere pagata dal Tesoro dell'Impero.

Questi risultati erano prevedibili; che certe navi di commercio abbiano interesse ad utilizzare il Canale, è evidente, e risulta dall'esame delle carte; ma che il grosso tonnellaggio marittimo che viene dal Baltico o che si dirige ad esso, trovi un vantaggio ad abbandonare la via degli stretti per seguire quella del Canale, ciò è tutt'altro affare. Il Canale del Baltico è, in realtà, una via strategica che permette alla marina militare tedesca di concentrarsi rapidamente nell'uno o nell'altro mare; cosa che ha già fatto quest'anno durante le grandi manovre navali, 30 navi da guerra essendo passate dalla baia di Kiel nel mare del Nord in meno di 30 ore. Ma, dal punto di vista economico, resterà oneroso; non pagherà nè l'interesse del danaro che venne in esso immobilizzato, nè le spese necessarie alla sua manutenzione e al suo esercizio.

Nuove turbine al Niagara. — Ci siamo già intrattenuti più d'una volta intorno all'utilizzazione che si sta ritraendo dalla straordinarissima potenza idraulica delle cascate del Niagara, per il trasporto della forza a distanza mediante l'elettricità. Togliamo ora dall'ultimo numero del *Scientific American* quanto segue:

« Il potere delle cascate del Niagara è così grande che sette nuove turbine, aventi una complessiva potenza di 50 mila cavalli, stanno per essere erette. Per ottenere ciò la fossa della ruota dovrà estendersi per 294 piedi, la sua totale lunghezza essendo di 434 piedi, la sua profondità di 179 piedi ed il suo spessore di 30 piedi.

« Saranno effettuati altri minori cambiamenti nella posa in opera delle nuove turbine in riguardo a quelle già in azione ».

Il servizio postale in Inghilterra. — Dalla relazione testè pubblicata dal Ministero delle Poste inglesi, duca di Norfolk. sull'andamento dei servizi postali nella Gran Brettagna, nell'ultimo esercizio, cioè dal 1° aprile 1895 al 31 marzo 1896, rileviamo che durante l'anno i plichi postali ammontarono a 3030 milioni; vi fu cioè un aumento del 4.2 per cento sull'anno precedente, costituendo una media di 72 plichi per abitante.

Il numero delle lettere superò i 1834 milioni, cioè una media di 46 lettere per abitante, il numero delle cartoline postali fu di 314 milioni, ovvero una media di 8 cartoline per persona. Gli stampati — circolari, campioni, ecc., esclusi i giornali — segnarono l'aumento più significante durante l'anno, superando, in totale, il numero di 678 milioni, ossia 17 per abitante; i giornali segnarono invece una diminuzione di 1.8 per cento, il loro numero fu di 149 milioni, ovvero 3.8 per abitante.

I pacchi postali salirono alla cifra di 60,500,000 marcando un aumento del 6 per cento sull'anno precedente.

Queste cifre si riferiscono alla consegna fatta nel Regno Unito, il movimento con l'estero non è incluso.

Importante, grandioso come questo movimento appare in sè stesso, maggiore sembra se confrontato con quello del primo periodo del presente Regno. Nel 1839 le lettere recapitate a domicilio furono appena 82 milioni, l'anno

appresso, causa l'istituzione del francobollo di un *penny* — dieci centesimi — per tutto il Regno, salirono a 169 milioni, a più del doppio.

Le entrate della Posta nel 1839 furono di sterl. 2,435,000, nell'anno successivo, causa la riduzione della tassa ad un penny e malgrado il grande aumento di corrispondenza, diminuirono di quasi un milione, per l'anno in corso questa entrata è preventivata in sterline 11,760,000, cioè poco meno di 299 milioni di lire.

Il dicastero dei telegrafi, il quale nel 1883 diede un'entrata di 1,789,000 sterline, diede l'anno scorso 2,879,000 sterline, cioè circa 72 milioni di lire. La tassa telegrafica per tutto il Regno è di 5 centesimi per parola, con un minimo di 12 parole; ma i telegrammi dei giornalisti ai giornali pagano soltanto 1.25 per ogni cento parole. Il duca di Norfolk però sembra intenzionato a ridurre questo privilegio, il quale costituisce una perdita per l'amministrazione.

Nello stesso tempo il Ministro è lieto che sia diminuito il numero dei giornali mandati per la posta perchè, specialmente quelli illustrati, che pesano talvolta 400 o 500 grammi, pagando soltanto la tariffa unica di mezzo penny, costituiscono una passività. Laonde, secondo il duca di Norfolk, i giornali sono di danno al suo dicastero, sia quando ricevono, che quando spediscono. I grandi giornali però non si servono della posta, ma della ferrovia con la quale hanno un contratto.

Oltre sei milioni di lettere e nove milioni di plichi sotto fascia non poterono essere consegnati per una causa o l'altra. Oltre 31,000 lettere vennero impostate senza indirizzo alcuno. Fra quest'ultime v'erano dei valori per l'ammontare di 100,000 lire. Il valore contenuto nel totale delle lettere non recapitate salì a 580,000 sterline, cioè 14,454,000 lire!

I libretti postali alla fine dell'anno erano 6,454,000, per un totale ammontare di 2450 milioni di lire. Questo ramo ha dato alla posta un profitto netto di 235,000 lire.

L'anno scorso il Ministro delle poste acquistò una linea telefonica, compresa quella Londra-Parigi, 2651 miglia di linea per 15 milioni di lire, e sembra che abbia fatto un buon affare.

Il duca di Norfolk chiude la sua Relazione al Ministro del tesoro così: Il dicastero è stato amministrato, come venne indicato dalla Commissione parlamentare, con criteri commerciali, avendo precipuamente in vista l'obbiettivo di rendere l'impresa proficua alle finanze dello Stato, questo essendo il suo principale scopo.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Seguiamo con un asterisco * le notizie di cui diamo maggiori ragguagli nelle Informazioni Particolari, ove sono pubblicate eziandio le *Deliberazioni del Consiglio di Stato* e le *Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.*

1. — Progetti e preventivi di spese presentati per l'approvazione al R. Ispettorato Generale.

Rete Adriatica. — L. 52,000 * proposta per rifacimento in acciaio di binario sulla linea Bari-Taranto, oltre a L. 124,345.78 per materiale metallico d'armamento;

L. 17,650 * proposta per rifacimento in acciaio di binario sulla linea Roma-Solmona, oltre a L. 52,882.77 per materiale metallico d'armamento;

L. 5500 * proposta di lavori di riparazione sulla linea San Severino-Castelraimondo-Camerino;

L. 3300 * progetto per costruzione di scogliere sulla linea Bologna-Ancona;

L. 1600 * proposta di rialzamento del marciapiede della stazione di Bagni di San Giuliano, linea Firenze-Pistoia-Pisa;

L. 430 * preventivo di lavori nella stazione di Chioggia, linea Rovigo Chioggia.

Rete Mediterranea. — L. 19,000 * preventivo per costruzione di una galleria artificiale sulla linea Genova-Spezia;

L. 13,400 * progetto di lavori di completamento nella stazione di Ornavasso, linea Gozzano-Domodossola;

L. 13,000 * progetto di lavori in 15 magazzini sotterranei della stazione di Roma-Trastevere;

L 7800 * proposte di modificazioni ai binari nella stazione di Arcisale Brenno, linea Varese-Porto Ceresio;

L. 2830 * preventivo di lavori di completamento sulla linea Bricherasio-Barge;

L. 1730 * proposta di lavori nella stazione di Busalla, linea Torino-Genova;

L. 300 * proposta per rialzo di banchine sulla linea Airasca-Cavallermaggiore;

Contratti * diversi.

2. — Gare aperte.

Rete Mediterranea. — Per costruzione travata metallica pel sottovia della Carbonifera alla progressiva chilometrica 236.789 della linea Roma-Pisa. Importo L. 5500. Tempo utile per la presentazione delle offerte fino al 22 ottobre corr., ore 10.30.

4. — Gare aggiudicate definitivamente.

Rete Mediterranea. — Alla Ditta Antonalino Edoardo di Acqui l'appalto dei lavori di movimenti di terra e fornitura ghiaia occorrenti pel completamento della stazione di smistamento di Novi San Bovo, col ribasso del 22.10 0/0 sui prezzi di tariffa.

5. — Contratti stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Mediterranea (Seduta del Comitato del 16 ottobre). — Colla Ditta Macchi, Izar e C. di Milano, per fornitura di chilogr. 30,000 di dadi di ferro greggi;

Colla Ditta Bauchiero Fortunato di Torino, per fornitura di 2600 e 4400 bandiere da segnalamento sciolte per guardiani; di 2000 bandiere da segnalamento rosse per conduttori e locomotive, e di 1500 bandiere *idem* verdi per conduttori e locomotive;

Colla Ditta Bertonasso Pietro di Avigliana per provvista ghiaia vagliata a ricarico massicciata lungo una tratta Avigliana-Sant'Ambrogio;

Colla Ditta Ginella Pietro, per ampliamento fabbricato della fermata di Vigliano d'Asti;

Colla Società Industriale della Valnerina di Terni, per fornitura di 25,700 chiavarde per stecche con rosetta per armamento.

II. — Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Deputazione Provinciale di Sassari (27 ottobre, ore 12, fatali). — Appalto dei lavori murari, accessori e congeneri, e provviste necessarie per la costruzione del Padiglione delle dementi tranquille. Importo ridotto L. 59,974.80 (ribasso 26.86 0/0).

Municipio di Tortona (31 ottobre, ore 11, unico e definitivo). — Appalto dei lavori occorrenti per la costruzione del pubblico macello. Importo L. 60,000. Cauz. L. 4000.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Siracusa (12 novembre, ore 10, unico e definitivo). — Appalto dei lavori di costruzione di un ponte a travata metallica della luce di m. 43.50, con fondazioni ad aria compressa, sul fiume Anapo, in sostituzione del vecchio ponte della strada provinciale Siracusa-Noto e relative opere d'accesso. Importo L. 205,000. Cauz. provv. L. 7000.

APPALTI ALL'ESTERO.

Bulgaria — *Ministero dei Lavori Pubblici* (8 novembre, ore 10). — Appalto dei lavori di costruzione di una strada ferrata da Sarembey a Nova-Zagora della lunghezza di chilometri 193. Importo fr. 14,300,000. Cauzione fr. 715,000.

Egitto. — Prossimamente avrà luogo, presso il Municipio di Alessandria d'Egitto, l'asta per l'appalto dei lavori necessari alla costruzione di due moli ed un collettore delle fogne. Importo 100,000,000 di franchi.

Si può prendere visione del relativo progetto presso il Museo Commerciale di Milano.

Rumania — *Municipio di Bucarest* (16 novembre). — Fornitura e impianto di due motori ausiliari a vapore per le Officine idro-elettriche di Gropavesti.

Grecia. — Il Municipio della città di Messico ha pubblicato un avviso d'appalto per la costruzione di macchine da servire alla fognatura di quella città. Gl'interessati possono prenderne conoscenza presso il Museo Commerciale di Torino.

III. — Forniture diverse.

Aste.

R. Fonderia — Torino (26 ottobre, ore 9, unica e definitiva). — Fornitura di chilogrammi 25,000 di **rame** diverso a L. 1.45 il chilogramma. Cauzione L. 3625. Consegna a giorni 40.

— (28 ottobre). — Chilogrammi 10,000 di rame diverso a lire 1.45. Cauz. L. 1450. Consegna a giorni 30.

Arsenale di Costruzione — Torino (30 ottobre, ore 10, unica e definitiva). — Fornitura di **ferro**: chilogr. 18,250 scelto in lamiera grossa a L. 0.45 il chilogr., e chilogr. 4070 scelto in lamiera mezzana a L. 0.50. Cauz. L. 1025. Consegna a giorni 30.

— Fornitura in 2 lotti:

1° lotto: Chilogr. 8918 **acciaio** dolce in lamiera a L. 0.35. Cauz. L. 313;

2° lotto: Chilogr. 10,975 **ferro** in lamiera grossa a L. 0.40, e chilogr. 1560 **ferro** in lamiera mezzana a L. 0.40. Cauz. L. 482. Consegna a giorni 40.

Direzione delle Costruzioni Navali — Spezia (30 ottobre, ore 12.30, 1ª asta). — Fornitura di **rame** e **ottone** in chiodi, chiodetti, fogli e in filo. Importo L. 111,000. Cauz. L. 11,100. Fatali 6 novembre, ore 12.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

	8bre 10	8bre 17
Azioni Ferrovie Biella	L. 510	510
» » Mediterranee	» 505	503
» » Meridionali	» 642	640.25
» » Pinerolo (1ª emiss.)	» 380	380
» » » (2ª »)	» 360	360
» » Secondarie Sarde	» 276	274
» » Sicule	» 600	600
Buoni Ferrovie Meridionali	» 556.50	556.50
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e		
» » Sicule *A. B. C. D.*	» 289.25	286
» » Cuneo (2ª emiss.)	» 315	312
» » Gottardo 4 %	» 101.40	101.40
» » Mediterranee 4 0[0	» 511.25	511
» » Meridionali	» 295	295.50
» » Meridionali Austriache	» 393.50	391.50
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 307	301.25
» » » 2ª emiss.	» 286	286.25
» » Pontebba	» 464	464
» » Sarde, serie *A*	» 287	291
» » » serie *B*	» 297	292.50
» » » 1879	» 290.50	290
» » Savona	» 313	313
» » Secondarie Sarde	» 430	430
» » Sicule 4 0[0 oro	» 472	472.50
» » Tirreno	» 458	458
» » Vittorio Emanuele	» 307	308

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1896-97. — *Dal 1° al 10 Ottobre 1896. — 10ª Decade.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA		
	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze
Chilometri in esercizio	**4418**	**4407**	+ **11**	**1291**	**1202**	+ **71**
Media	**4416**	**4407**	+ **9**	**1291**	**1171**	+ **120**
Viaggiatori	1,503,789 73	1,573,992 40	— 70,202 67	103,853 77	104,753 76	— 899 99
Bagagli e cani	77,612 99	74,733 20	+ 2,879 79	2,798 31	2,782 83	+ 15 48
Merci a G.V. e P.V. acc.	453,500 44	427,695 53	+ 25,804 91	19,142 01	21,375 79	— 2,233 78
Merci a P. V.	1,959,365 37	1,861,953 58	+ 97,411 79	83,981 55	81,022 09	+ 2,959 46
TOTALE	3,994,268 53	3,938,374 71	+ 55,893 82	209,775 64	209,934 47	— 158 83

Prodotti *dal 1° Luglio al 10 Ottobre 1896.*

Viaggiatori	15,017,941 95	15,209,619 44	— 191,677 49	912,486 20	937,193 55	— 24,707 35
Bagagli e cani	691,543 46	655,473 55	+ 36,069 91	24,491 27	28,481 71	— 3,990 44
Merci a G.V. e P.V. acc	3,317,264 56	3,245,190 32	+ 72,074 24	146,183 20	135,637 58	+ 10,545 62
Merci a P. V.	16,821,408 33	16,384,334 91	+ 437,073 42	670,430 70	677,360 07	— 6,929 37
TOTALE	35,848,158 30	35,494,618 22	+ 353,540 08	1,753,591 37	1,778,672 91	— 25,081 54

Prodotto per chilometro.

della decade	904 09	893 66	+ 10 43	162 49	172 08	— 9 59
riassuntivo	8,817 79	8,054 15	+ 63 64	1,358 32	1,518 94	— 160 62

(*) La linea Milano-Chiasso (km. 52) comune colla Rete Adriatica è calcolata per la sola metà.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA. — 27ª Decade — dal 21 al 30 Settembre 1896

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Prodotti indiretti	TOTALE	Media dei chilom esercitati
			PRODOTTI DELLA DECADE.				
1896	1,189,594.54	60,675.31	646,568.00	1,525,228.14	4,742.00	3,426,807.99	4,247.00
1895	1,340,640.10	57,124.73	522,284.88	1,520,726.48	10,531.97	3,451,308.16	4,215.00
Differenze nel 1896	— 151,045.56	+ 3,550.58	+ 124,283.12	+ 4,501.66	— 5,789.97	— 24,500.17	+ 32.00
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.				
1896	28,015,660.25	1,391,110.30	8,393,116.49	30,116,354.35	308,339.00	68,224,580.39	4,247.00
1895	28,353,415.39	1,334,122.96	8,594,253.84	31,251,427.28	327,859.28	69,861,078.70	4,215.00
Differenze nel 1896	— 337,755.14	+ 56,987.34	— 201,137.35	— 1,135,072.93	— 19,520.23	— 1,636,498.31	+ 32.00

RETE COMPLEMENTARE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Prodotti indiretti	TOTALE	Media dei chilom esercitati
			PRODOTTI DELLA DECADE.				
1896	85,100.45	2,500.30	45,050.23	123,800.38	501.06	256,952.42	1,359.88
1895	104,100.76	2,735.68	30,785.86	118,114.52	991.55	256,728.37	1,391.87
Differenze nel 1896	— 19,000.31	— 235.38	+ 14,264.37	+ 5,685.86	— 490.49	+ 224.05	— 31.99
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.				
1896	1,859,216.20	48,813.26	590,692.17	2,595,130.08	36,380.48	5,130,232.19	1,359.88
1895	1,930,619.56	50,058.60	597,598.32	2,682,164.98	37,005.13	5,297,446.59	1,327.36
Differenze nel 1896	— 71,403.36	— 1,245.34	— 6,906.15	— 87,034.90	— 624.65	— 167,214.40	+ 32.52

PRODOTTI PER CHILOMETRO DELLE RETI RIUNITE

PRODOTTO DELLA DECADE			PRODOTTO RIASSUNTIVO		
esercizio corrente	esercizio precedente	Differenza nel 1896	dell'anno corrente	dell'anno precedente	Differenza nel 1896
657.01	661.34	— 4.33	13,083.00	13,560.75	— 477.75

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

8ª Decade — Dall'11 al 20 Settembre 1896.

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traffico	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
			PRODOTTI DELLA DECADE					
1896	93,410.00	1,815.00	8,571.00	131,092.00	1,367.00	236,255.00	616.00	384.00
1895	90,488.00	2,246.00	9,873.00	126,667.00	428.00	229,702.00	616.00	373.00
Differenze nel 1896	+ 2,292.00	— 431.00	— 1,302.00	+ 4,425.00	+ 939.00	+ 6,553.00	»	+ 11.00
			PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 20 SETTEMBRE 1896.					
1895-96	759,580.00	14,100.00	89,269.00	891,478.00	11,734.00	1,766,161.00	616.00	2,867.00
1894-95	821,011.00	17,295.00	102,079.00	919,672.00	12,235.00	1,872,292.00	616.00	3,039.00
Differenze nel 1896	— 61,431.00	— 3,195.00	— 12,810.00	— 28,194.00	— 501.00	— 106,131.00	»	— 172.00

RETE COMPLEMENTARE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traffico	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
			PRODOTTI DELLA DECADE					
1896	36,120.00	611.00	2,112.00	18,714.00	593.00	58,150.00	484.00	120.00
1895	30,042 00	579.00	2,110.00	18,116.00	126.00	50,973.00	484.00	105.00
Differenze nel 1896	+ 6,078.00	+ 32.00	+ 2.00	+ 598.00	+ 467.00	+ 7,177.00	»	+ 15.00
			PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 20 SETTEMBRE 1896.					
1895-96	297,315.00	4,691.00	22,918.00	128,347.00	1,409.00	454,680.00	484.00	939.00
1894-95	281,456.00	3,794.00	19,533.00	104,538.00	1,766.00	411,087.00	464.00	849.00
Differenze nel 1896	+ 15,859.00	+ 897.00	+ 3,385.00	+ 23,809.00	— 357.00	+ 43,593.00	»	— 90.00

STRETTO DI MESSINA

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traffico	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
			PRODOTTI DELLA DECADE					
1896	6,311.00	196.00	204.00	864.00	»	7,575.00	23.00	329.00
1895	5,875.00	187.00	195.00	508.00	»	6,765.00	23.00	294.00
Differenze nel 1896	+ 436.00	+ 9.00	+ 9.00	+ 356.00	»	+ 810.00	»	+ 35.00
			PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 20 SETTEMBRE 1896.					
1895-96	29,819.00	937.00	1,565.00	4,548.00	»	36,869.00	23.00	1,603.00
1894-95	25,610 00	843.00	1,419.00	3,107.00	»	30,979 00	23.00	1,347.00
Differenze nel 1896	+ 4,209.00	+ 94.00	+ 146.00	+ 1,441.00	»	+ 5,890.00	»	+ 256.00

FERROVIE SECONDARIE NEL CIRCOLO FERROVIARIO DI TORINO

PRODOTTI DEL MESE DI AGOSTO 1896

	Torino-Rivoli	Torino-Ciriè-Lanzo	Settimo-Rivarolo-Castellamonte	Santhià-Biella	Fossano-Mondovì	Sassi-Superga	Basaluzzo-Frugarolo	Ferrovie economiche Biellesi	Funicolare del Castellaccio in Genova
	Chilom. 12	Chilom. 32	Chilom. 23	Chilom. 30	Chilom. 24	Chilom. 3	Chilom. 9	Chilom. 44	
Grande Velocità.	16,242.20	51,224.20	33,046.60	45,560.04	3,802.25	3,575.65	826.40	17,938.70	—
Piccola Velocità.	334.90	11,010.30	13,383.30	28,758.37	383.00	45.30	143.40	5 380.45	5,714.85
Totali	16,377.10	62,234.50	46,429.90	74,318.41	4,185.25	3,620.95	969.80	23,319.15	5,714.85

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

Dai punti contro indicati alle stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)		BIGLIETTI SEMPLICI – Londra (1) 1a classe	Londra (1) 2a classe	Parigi (2) 1a classe	Parigi (2) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO – Londra (3) (Diritto di porto compreso) 1a classe	Londra (3) 2a classe	Londra (3) validità	Parigi (4) 1a classe	Parigi (4) 2a classe	Parigi (4) validità
Via Moncenisio											
Torino	via Calais	166 35	116 55	90 75	61 60	254 —	187 85	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni
	via Boulogne	160 25	112 05								
Milano	via Calais	180 90	129 15	104 85	72 25	272 25	199 30	45 giorni	166 35	119 —	30 giorn
	via Boulogne	175 60	124 65								
Venezia	via Calais	—	—	141 75	97 30	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni
	via Boulogne										
Genova	via Calais	187 —	181 —	111 40	76 05	—	—	—	—	—	--
	via Boulogne	180 90	126 50								
Via Genova											
Livorno	via Calais	209 90	147 05	134 30	93 10	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	203 80	142 55								
Firenze	via Calais	217 30	152 25	141 70	97 30	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	211 20	147 75								
Roma	via Calais	249 —	174 40	173 40	119 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	242 90	169 90								
Napoli	via Calais	279 85	196 —	205 60	142 —	478 50	353 95	6 mesi (**)	—	—	—
	via Boulogne	278 75	191 50								
Via Bologna											
Firenze	via Calais	224 60	157 30	149 —	102 85	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	218 50	152 80								
Roma	via Calais	263 85	184 80	188 25	129 85	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	257 75	180 30								
Napoli	via Calais	294 80	206 50	220 60	162 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	288 70	202 —								
Brindisi – Via Napoli	via Calais	325 85	228 20	251 60	174 20	543 25	399 30	6 mesi (*)	—	—	—
	via Boul.	319 75	223 70								
Brindisi – Via Bolog.	via Calais	302 65	211 95	227 05	157 —	525 45	386 80	6 mesi	—	—	—
	via Boul.	296 55	207 45								
Messina – Via Napoli	via Calais	369 25	259 75	295 —	205 80	—	—	—	—	—	—
	via Boul.	368 15	255 25								

OSSERVAZIONI.

BIGLIETTI SEMPLICI.

(1) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta.

Per diritto del bollo fr. 0.10 per i biglietti al disopra di 10 franchi.

(2) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi, che valgono per 20 giorni.

BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO.

(3) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta.

(*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capo-stazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo, nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli, ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia.

(**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via.— Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto.

(4) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI		1a e 2a CLASSE		1a e 2a CLASSE (*)	1a e 2a CLASSE (***)	Treno di lusso PENINSULAR-EXPRESS settimanale il venerdì part. da LONDRA (1)
Londres Ch.-Cross	Par.	9 — a.	10 — a.	11 — antim.	9 — p.	9 — p.
Londres Victoria	—	9 — a.	Via Folkestone	11 — antim.	9 — p.	9 — p.
Douvres	—	10 55 a.		1 — pomer.	11 — p.	11 — p.
(ora di Greenwich)	Arr.	12 15 a.		2 20 pomer.	12 25 a.	12 25 p.
Calais-M. (*Buffet*)		*Déjeun.*				
(ora francese)	Par.	1 — p.		3 — pomer.	1 19 a.	12 45 a.
Boulogne-Gare (*Buffet*)	Arr.	1 39 p.	2 30 p.	—	1 59 a.	—
	Par.	1 41 p.	2 35 p.	—	2 01 a.	—
Amiens (*Buffet*)	Arr.	3 14 p.	4 09 p	5 12 pomer.	3 41 a.	2 55 a.
	Par.	3 19 p.	4 14 p.	5 17 pomer.	3 46 a.	3 — a.
Paris-Nord (*Buffet*)	Arr.	5 — p.	5 50 p.	7 — pomer.	5 38 a.	Per la grande cintura
		Pranso				
	Par.	6 23 p.		7 44 pomer.	6 23 a.	
Paris-Lyon (*Buffet*)	Arr.	7 11 p.		8 26 pomer.	7 29 a.	

STAZIONI		1a e 2a classe	(B) 1, 2 cl.	1a 2a cl.	1a cl.	1a 2a cl.	Treno di lusso
Paris-Lyon (*Buffet*)	Par.	7 25 p.	8 50 p.	9 05 p.	9 25 a.	2 15 p.	
Dijon	Arr.	12 08 a.	1 48 a.	2 19 a.	2 19 p.	7 13 p.	9 49 a.
Genève	—	5 49 a.	»	8 46 a.	8 18 p.	—	—
Aix-les-Bains	—	4 56 a.	6 28 a.	7 55 a.	7 27 p.	12 27 a.	2 14 p.
Chambéry	—	5 30 a.	6 56 a.	8 38 a.	8 09 p.	12 50 a.	2 40 p.
Modane	—	9 09 a.	9 43 a.	1 40 p.		3 36 a.	5 22 p.
Torino (ora dell'Europa centrale (2)	Arr.	2 20 p.	2 20 p.	6 40 p.	—	8 10 a.	9 56 p.
Torino	Par.	2 40 p.	2 40 p.	7 55 p.	—	8 45 a.	
Novara	Arr.	4 36 p.	4 36 p.	9 51 p.	—	10 42 a.	
Milano	Arr.	5 35 p.	5 35 p.	11 05 p.	—	11 40 a.	
						1a 2a cl.	
Torino	Par.	—	2 45 p.	8 10 p.	—	8 40 a.	
Genova	Arr.	—	6 16 p.	11 18 p.	—	12 » p.	
San-Remo	—	—	11 22 p.	8 43 a.	—	4 34 p.	
Pisa	—	—	10 55 p.	8 41 a.	—	4 45 p.	
Firenze	—	—	12 45 a.	7 30 a.	—	7 05 p.	
Livorno	—	—	11 39 p.	5 27 a.	—	5 55 p.	
Roma	—	—	6 40 a.	10 33 a.	—	11 30 p.	
Napoli	—	—	1 36 p.	6 30 p.	—	7 10 a.	
Brindisi	—	—	»	»	—	6 10 p.	
Torino	Par.	—	2 45 p.	7 05 p.	—	8 40 a.	10 04 p.
Alessandria	Arr.	—	4 17 p.	8 55 p.	—	10 15 a.	11 32 p.
Bologna	—	—		2 12 a.	—	2 58 p.	4 08 a.
Ancona	—	—	—	6 52 a.	—	11 10 p.	8 — a.
Brindisi	—	—	—	10 17 p.	—	11 » a.	6 20 p.
Firenze	—	—	—	6 28 a.	—	6 25 p.	Arrivo a Brindisi la domenica
Roma	—	—	—	12 50 p.	—	11 50 p.	
Napoli	Arr.	—	—	6 30 p.	—	7 10 a.	

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

RITORNO

STAZIONI		1a e 2a CLASSE	1a e 2a CLASSE		1a e 2a CLASSE	
Napoli. (ora dell'Europa centrale (2)	Par.	7 50 a.	—	—	2 55 p.	
Roma	—	2 30 p.	—	—	11 10 p.	
Firenze	—	9 05 p.	—	—	6 10 a.	
Brindisi	—	6 10 a.	—	—	5 35 p.	
Ancona	—	8 32 p.	—	—	5 35 a.	
Bologna	—	1 35 a.	—	—	10 30 a.	
Alessandria	—	6 38 a.	8 33 a.	10 54 a.	9 15 p.	
Torino	Arr.	8 30 a.	10 18 a.	12 36 p.	10 49 p.	
Brindisi	Par.	—	—		9 45 a.	
Napoli	—	8 20 a.	2 55 p.		11 15 p.	
Roma	—	2 40 p.	8 50 p.	10 17 p.	8 — a.	
Livorno	—	9 40 p.	»	4 10 a.	1 45 p.	
Firenze	—	8 20 p.	»	»	11 40 a.	
Pisa	—	10 32 p.	2 52 a.	4 52 a.	2 23 p.	
San-Remo	—	7 26 p.	»	8 33 a.	11 59 a.	
Genova	—	2 45 a.	6 35 a.	8 52 a.	7 — p.	
Torino	Arr.	7 45 a.	10 18 a.	12 36 p.	10 49 p.	
Milano	Par.	1 50 a.	7 — a.	10 40 a.	8 18 p.	
Novara	—	4 30 a.	8 19 a.	11 40 a.	9 16 p.	
Torino	Arr.	8 25 a.	11 05 a.	1 40 p.	11 10 p.	
Torino	Par.	8 50 a.	—	2 20 p.	11 25 p.	—
Modane (ora franc.)	—	12 21 p.	—	5 48 p.	2 29 a.	—
Chambéry	—	3 42 p.	—	8 39 p.	5 01 a.	—
Aix-les-Bains	—	4 14 p.	—	9 20 p.	5 27 a.	—
Genève	—	8 03 p.	7 23 p.	—	4 14 a.	—
Dijon	—	11 20 p.	2 08 a.	2 23 a.	11 40 a.	1 12 p.
Paris-Lyon (*Buffet*)	Arr.	5 08 a.	6 55 a	7 10 a.	5 43 p.	5 59 p.

STAZIONI					
Paris-Lyon (*Buffet*)	Par.	7 35 antim.			6 48 p.
	Arr.	8 37 antim.			7 49 p.
Paris-Nord (*Buffet*)		A) 1a, 2a classe	1a 2a cl.	*Déjeun.* 1a 2a cl.	*Pranso* (**) 1a, 2a, 3
	Par.	9 — antim.	10 30 a.	11 50 a.	9 — p.
Amiens (*Buffet*)	Arr.	10 40 antim.	12 06 p.	1 25 p.	10 47 p.
	Par.	10 45 antim.	12 26 p.	1 30 p.	10 52 p.
Boulogne-Gare (*Buffet*)	Arr.	12 18 pomer.	2 — p.	»	12 34 a.
	Par.	12 20 pomer.	2 03 p.	»	12 36 a.
(ora francese)	Arr.	1 » pomer.	Via Folkestone	3 40 p.	1 20 a.
Calais-M. (*Buffet*) (ora di Greenwich)	Par.	1 11 pomer.		3 45 p.	1 40 a.
Douvres	—	3 05 pomer.		5 45 p.	3 45 a.
Londres Victoria	Arr.	4 50 pomer.		7 30 p.	5 40 a.
Londres Ch.-Cross	Arr.	4 55 pomer.	6 — p.	7 35 p.	5 40 a.

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSERVAZIONI. — *Viaggiatori.* — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende viaggiatori di 3a classe da Parigi per Boulogne, Calais e l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori di 3a classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne. (A) Questo treno non prende i viaggiatori di 2a classe che per Calais e l'Inghilterra. (B) Il treno che parte da Parigi-Lione alle 8.50 pom. non prende a Parigi in 2a classe che i viaggiatori a destinazione dell'Italia per il Moncenisio. — *Nota importante.* I treni che partono da Parigi-Nord per Londra alle 9 a. e alle 9 p. e quelli che partono da Londra per Parigi-Nord alle 9 a. e alle 9 p., prendono viaggiatori per Boulogne e Boulogne Tintelleries. — *Vetture dirette da Calais verso P.-L.-M.* Una vettura lits-salon e di 1a classe ed una vettura di 2a classe vanno direttamente da Calais a Milano col treno che parte da Calais alle 3 p. e da Parigi-Lione alle 8.50 p. Una vettura di prima classe lits-salon va direttamente da Calais a Ginevra col treno che parte da Calais alle 1 p. e da Parigi-Lione alle 7.25 p. — *Da P.-L.-M. verso Calais.* Una vettura lits-salon e di prima classe ed una vettura di seconda classe vanno direttamente da Milano a Calais col treno partente da Milano alle 10.40 a. e da Parigi-Nord alle 9 a. Una vettura di prima classe lits-salon va direttamente da Ginevra a Calais col treno che parte da Ginevra alle 7.23 p. da Parigi-Nord alle 9 a. — ═ Fermata per prendere viaggiatori senza lasciarne. — ∽ Fermata per lasciare viaggiatori senza prenderne.

Società Nazionale delle OFFICINE di SAVIGLIANO

(*Anonima con sede in Savigliano — Capitale versato L. 2,500,000*)

DIREZIONE in Torino
Via Venti Settembre, N. 40

OFFICINE
in Savigliano ed in Torino

COSTRUZIONI MECCANICHE ED ELETTRICHE.

Materiale mobile e fisso per Ferrovie e per Tramvie.
Ponti in ferro e fondazioni ad aria compressa.
Tettoie.
Ferrovie a dentiera e Funicolari.
Argani, Grues e Montacarichi.

Dinamo di piccola e di grande potenza, sistema Hillairet Huguet.
Trasporti di forza motrice a distanza.
Illuminazione elettrica.
Ferrovie e Tramvie elettriche.
Argani, Grues, Macchine utensili, Pompe centrifughe, ecc., con trasmissione elettrica.

FERROVIE PORTATILI.

Per le FERROVIE PORTATILI dirigersi ai sigg. S. SINIGAGLIA E C. — Torino, via Arcivescovado, n. 1 B.

SMERIGLIO

Smeriglio in grana e spoltiglia.
Carte e tele smerigliate.
Nastri smerigliati.
Mole a smeriglio.
Carte e tele vetrate.
Vetro macinato.

MAGNESITE

Magnesite (Giobertite).
Magnesia calcinata.
Cemento magnesiaco.
Cemento biscotta.
Mattoni refrattari rettangolari ed a punta.

Guarnizioni a smeriglio per bramini da riso.

ING. VIGLEZZI & C.

MILANO — Via Manzoni, 4 — MILANO

UNICA SOCIETÀ ITALIANA

Opifici a CASELETTE (Torino) ed alla SFORZESCA (Vigevano).

Libreria Editrice F. CASANOVA

TORINO

Via Accad. delle Scienze, piazza Carignano

Perez (B.). — L'Éducation intellectuelle dès le berceau. — Un volume in-8°, L. **6.**

Gory (G.). — L'immanence de la Raison dans la connaissance sensible. — Un volume in 8°, L. **6.**

Petsche (A.). — Le Bois et ses applications au pavage à Paris, en France et à Étranger. — Un volume in-8° relié, L. **23.**

De Launay (L.). — Les mines d'or du Transwaal. — Un volume in-8°, L. **17.60.**

Schwarz (A.). — Il Cavallo, sua struttura e sue funzioni organiche. Tavola a colori scomponibili, con breve testo e 12 figure, in 4° oblungo, L. **4.**

Barré (L.). — Memento de l'architecte et de l'entrepreneur. - Un vol in-12° relié, L. **12.**

Seguela (R.). — Les Tramways. — Un volume in-16°, L. **3.**

Ausiaux (M.). — Heures de travails et salaires. — Étude sur l'amélioration directe de la condition des ouvriers industriels. — Un volume in-8°, L. **6.**

Moissan et Ouvrard. — Le Nichel. — Un volume in-16°, L. **3.**

Aucamus (E.). — Bois et Métaux. — Un volume in-16° relié-peau, L. **9.50.**

Hospitalier (E.). — Formulaire de l'Électricien. 14.me année, 1896. — Un volume in-16° relié, L. **5.50.**

Dietro richiesta si spedisce il *Catalogo delle Opere d'Ingegneria*, coll'indice generale del *Manuale dell'Ingegnere.*

Ditta Macchi, Izar e C.

di F.lli MACCHI e PASSONI

MILANO

Via Carlo Farini, N. 27
(*fuori Porta Garibaldi*)

FABBRICAZIONE MECCANICA

Bolloni, Ramponi e Chiodi

per armamento di ferrovie e tramways e per costruzione di scambi e crociamenti, piattaforme, caldaie a vapore, ponti, tettoie, ecc., especialità in bolloni tipo Ardennes. Impianto speciale per la fabbricazione di macchine utensili come torni, trapani, limatrici, ecc.

SOCIETÀ ITALIANA
PER LE

FERROVIE DEL MEDITERRANEO

Società Anonima con Sede in Milano
Cap. Soc. L. 180 milioni interamente versato

AVVISO D'ASTA

A partire dal giorno 19 Ottobre 1896 incominciando dalle ore 9 fino alle 11 1/2 e dalle 14 alle 17 verranno, presso lo Scalo di Torino P. N. poste in vendita al miglior offerente, a termini delle vigenti Tariffe e Condizioni, le merci giacenti ed abbandonate e gli oggetti rinvenuti nelle vetture, sale e pertinenze della ferrovia, non reclamati nel termine legale.

LA DIREZIONE GENERALE

TORINO, 1896 — Tip. Lit. CAMILLA E BERTOLERO di NATALE BERTOLERO, Via Ospedale, 18.

ANNO XXIX. Sabato, 24 Ottobre 1896 NUM. 43.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 80 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze. 13 — Torino

L'ILLUMINAZIONE ELETTRICA DELLE VETTURE FERROVIARIE

SULLE FERROVIE DEL MEDITERRANEO

Nell'articolo del n. 38, in data 19 settembre p. p. del presente giornale, accennando al nuovo sistema di illuminazione elettrica dei treni introdotta da poco tempo sulle vetture ferroviarie della Rete Mediterranea destinate ai treni diretti notturni delle linee Torino-Roma e Milano-Roma, avevamo promesso di far seguire a detto articolo una nota descrittiva contenente i principali dati tecnici riguardanti il sistema medesimo di illuminazione.

Adempiamo oggi a tale promessa, certi che tali notizie non potranno riuscire che di interesse ai nostri lettori, visto il favore con cui l'innovazione venne accolta dal pubblico viaggiante.

Dei diversi sistemi fin qui proposti per l'illuminazione dei treni ferroviari si possono distinguere tre categorie principali:

1. Sistema in cui la corrente elettrica è prodotta da una dinamo installata nel bagagliaio del treno e viene distribuita alle diverse vetture mediante una conduttura che percorre da un capo all'altro tutto il treno.

In questo sistema la dinamo generatrice è azionata, o da un motore indipendente situato nello stesso bagagliaio, o da uno degli assi di questo mediante apposita trasmissione a cinghia, e per maggior uniformità nel funzionamento dell'illuminazione, e perchè non venga a mancare la luce per eventuali interruzioni del circuito principale, nonchè durante le fermate del convoglio, quando pel funzionamento della dinamo non si adopera un motore apposito, ciascuna vettura è provvista di una batteria di accumulatori.

2. Sistema in cui la corrente elettrica necessaria per l'illuminazione di ciascuna vettura si produce da una dinamo generatrice collocata inferiormente alla stessa vettura e che prende il movimento da un asse di questa.

Anche in questo sistema ciascuna vettura è provvista di una batteria di accumulatori che si carica durante la marcia del treno con una parte della corrente della dinamo.

In questo sistema, allorchè la velocità del treno discende al disotto di un certo limite, un apposito regolatore esclude dal circuito la dinamo e mette le lampade in comunicazione con la batteria degli accumulatori.

3. Sistema in cui la corrente elettrica è fornita da accumulatori trasportabili applicati ad ogni vettura, che vengono di volta in volta caricati in appositi impianti fissi di produzione della corrente elettrica.

Il primo sistema, oltre alla complicazione dell'impiego di speciali accoppiamenti fra veicolo e veicolo, richiede, come condizione essenziale per un regolare suo funzionamento, una composizione pressochè costante dei treni da un estremo all'altro del loro percorso; mentre, come è noto, presso le nostre ferrovie le condizioni d'esercizio sono tali che una simile condizione non può verificarsi. Inoltre detto sistema non assicura in modo assoluto l'indipendenza dell'illuminazione nelle diverse vetture.

Il secondo sistema è fatto allo scopo che in ciascuna vettura l'illuminazione possa funzionare da sè indipendentemente dalle altre; non richiede pel regolare suo funzionamento una composizione costante dei treni perchè ogni dinamo generatrice è proporzionata al bisogno di una sola vettura; in causa però delle variazioni di velocità cui sono soggetti i treni, occorre ricorrere a speciali disposizioni perchè tali variazioni non vengano risentite dalle dinamo generatrici, ed all'impiego di appositi regolatori per escludere dal circuito le dinamo allorchè la velocità del treno discende al disotto di un certo limite.

Il sistema quindi si presenta abbastanza complicato, dovendo ogni vettura essere munita, oltre che della necessaria batteria di accumulatori, anche della dinamo generatrice e degli apparecchi accessori. Inoltre, essendo le dinamo collocate al di sotto delle vetture, e quindi in condizioni di difficile manutenzione, deve richiedersi per la regolarità di funzionamento del sistema, una continua ed attiva sorveglianza.

Bene a proposito pertanto il servizio del materiale della Rete Mediterranea, allorquando venne deciso di esperimentare su detta Rete l'illuminazione elettrica delle carrozze, si attenne al terzo tipo, come quello che colla massima semplicità d'impianto permette l'assoluta indipendenza delle vetture.

Ognuna delle vetture è munita al disotto del proprio telaio di due casse in lamierino di ferro, ciascuna delle quali può contenere due batterie di 6 elementi di accumulatore: ciascuna della capacità di 130 Ampères-ore; in totale adunque 24 elementi che sono raggruppati elettricamente in due serie da 12 elementi ciascuna.

Essendo dette due serie collegate in quantità sul circuito principale delle lampade, la carrozza può disporre di 130 ovvero di 260 Ampères-ore, secondochè la si fa viaggiare con due, ovvero con quattro batterie di accumulatori.

Il consumo orario è per le vetture ordinarie a quattro compartimenti e due ritirate di circa Ampères 6 5, per cui in definitiva la durata dell'illuminazione può essere rispettivamente di 20 ovvero di 40 ore, e quindi più che sufficiente pei maggiori percorsi della Rete, ove difficilmente si deve provvedere ad una durata d'illuminazione superiore alle 16 ore.

Ognuna delle anzidette batterie pesa 95 kg. in servizio (acido, recipiente e montatura compresi).

Ogni elemento è composto di 19 placche in piombo del peso complessivo di circa 11 kg.; cosicchè si ha una capacità di circa 12 Ampères-ore per kg. di placca. Le diverse placche sono poi separate l'una dall'altra per mezzo di diaframmi di lastra sottile d'ebonite traforata disposte in modo che, senza aumentare la resistenza interna dell'accumulatore, restano del tutto impediti i contatti, e quindi i corti circuiti fra le placche adiacenti.

Gli accumulatori vengono ricambiati ad ogni viaggio nelle stazioni di Torino, Milano e Roma, ove furono impiantate delle apposite officine di carica.

La descrizione particolareggiata di tali impianti sorpasserebbe i limiti di brevità che ci siamo imposti, e perciò trascuriamo di farla. Accenneremo soltanto che le dinamo elettriche installate in detti impianti sono tutte bipolari (tipo superiore) con eccitazione in derivazione, alla tensione di 120 Volts.

Per l'effettuazione della carica gli accumulatori vengono pertanto collegati in tante serie di 7 batterie ciascuna, tutte disposte in parallelo sul circuito principale della dinamo.

La corrente normale di carica ha un'intensità di 17 ampères per ogni serie.

Il circuito di utilizzazione della corrente nelle vetture è del tipo comunemente detto *en boucle;* ad ognuna delle lampade si produce quindi la stessa caduta di potenziale e la luce è esattamente eguale per tutte le lampade da un estremo all'altro della vettura.

Ognuno dei compartimenti viaggiatori è illuminato con una lampada ad incandescenza da 16 candele, ed allorquando si abbassa la cuffia paraluce si spegne detta lampada e si accende automaticamente una seconda lampadina di 6 candele, che sta di fianco alla precedente, racchiusa nella stessa coppa di cristallo.

Questa seconda lampadina si accende da sola anche nel caso in cui venga eventualmente ad abbruciarsi la lampada da 16 candele; in definitiva adunque essa serve non soltanto come *veilleuse*, ma anche come lampada di riserva.

Le lanterne delle ritirate hanno la stessa disposizione di quelle dei compartimenti, salvo che entrambe le lampade racchiuse nella coppa di cristallo sono del potere illuminante di 6 candele, e manca la cuffia-paraluce. In questo caso la seconda lampada non serve che quale riserva alla lampada normalmente accesa.

Tutti i fanali sono poi costrutti in modo da poter sostituire prontamente all'illuminazione elettrica quella ad olio, come è prescritto dai regolamenti internazionali, pei casi di improvvise evenienze di servizio.

Tutte le lampade sono poste, come si disse, in derivazione sul circuito principale degli accumulatori, cosicchè il potenziale varia durante la scarica da un massimo di 24 Volts ad un minimo di 21 Volts (misurato ai morsetti delle lampade).

Ad evitare inutili complicazioni di apparecchi di regolazione, che non avrebbero avuto altro effetto che di rendere incerto il funzionamento del sistema, si sono tarate le lampade alla tensione media di 23 Volts.

La loro durata resta così di qualche poco ridotta, ma l'esperienza ha già dimostrato che la lieve maggior spesa d'esercizio dovuta a questo titolo è abbondantemente compensata dalla semplicità del sistema.

Per controllare, infine, il numero delle ore d'illuminazione, e quindi lo stato di carica degli accumulatori, ogni vettura è munita di un ordinario contatore del tipo Aubert di Losanna, assai conosciuto nell'industria.

Tutti gli apparecchi e meccanismi delle stazioni di carica vennero costrutti e provvisti dal Tecnomasio Italiano di Milano.

Le lanterne delle vetture furono costrutte dalla Società Anomima Continentale ex-Brunt; i riflettori dei detti fanali dalla Ditta Piana di Torino e le casse degli accumulatori dalla Ditta Gallieni e Viganò di Milano.

Anche gli accumulatori sono un prodotto dell'industria nazionale e provengono dalla fabbrica della Ditta G. Hensemberger di Monza, la quale, da quanto ci risulta, cooperò col Servizio del Materiale della Rete Mediterranea nello studio dei numerosi e delicati particolari per la felice riuscita del sistema.

FERROVIA DEL GOTTARDO

Ventiquattresimo Rapporto della Direzione e del Consiglio di Amministrazione sull'esercizio 1895, all'Assemblea generale degli Azionisti, 27 giugno 1896

(Traduzione del *Monitore*).

(*Cont. e fine, vedi, N. 27, 28, 30, 32, 35, 36, 39 e 41*).

Il *capitale obbligazioni* accusava alla fine del 1894 una situazione, in titoli 4 0|0, di . . fr. 98,475,000
Di questa cifra sono stati convertiti » 78,434,000

dimodochè il rimborso al 31 marzo è stato portato sopra . . . . . . fr. 20,041,000

di cui fr. 114,000 mancavano ancora alla chiusura dell'esercizio; questo ammontare è stato collocato al passivo sotto la rubrica « Titoli e coupons riscossi ».

Del nuovo prestito 3 1|2 0|0 di cui, come è stato detto più sopra . . . . fr. 100,000,000
soltanto sono stati emessi finora, noi abbiamo rimborsato il 30 settembre conformemente al piano d'ammortizzamento . . . » 310,000

dimodochè restano in circolazione fr. 99,690,000

La totalità dei capitali versati, sovvenzioni, azioni e obbligazioni, comportava così alla chiusura dell'esercizio 1895 . . . . fr. 268,690,000.—
a cui bisogna aggiungere il fondo di costruzione . . . . . . » 1,114,902.25

Totale dei capitali fr. 269,804,902.25

Di questa somma sono stati spesi:

per ferrovie ed impianti fissi . . . fr. 227,490,578.89
per materiale rotabile » 14,778,051.28
per mobiglio ed utensili » 2,254,344.69

Totale pel conto di costruzione . . fr. 244,522,974.86
Per perdite di corso sulle azioni . . . » 2,970,150.—
per perdite di corso e *faux-frais* sulle obbligazioni, meno i fr. 545,465 ammortizzati . . » 15,650,187.69

Come pure per i lavori seguenti, incompiuti alla chiusura dell'esercizio:

Stazione di Lucerna	fr.	1,499,400.—	
Diramazioni Lucerna-Immensee e Zoug-Goldau	»	5,231,829.45	
Secondo binario Fluelen-Erstfeld	»	156,582.05	
Secondo binario Biasca-Bellinzona	»	851,364 50	
Correzione del Ticino	»	319,270.47	
Costruzioni diverse	»	239,965.82	
	fr.	8,298,412.29	
		fr.	271,441,724.84

Il conto capitale si chiude così al 31 dicembre 1895 con un saldo passivo di fr. 1,636,822.59

La conversione del prestito 4 0|0 nel 3 1|2 0|0 ha cagionato le perdite seguenti:

a) perdite di corso	fr.	1,053,800.—
b) perdite di interesse sopra fr. 17,566,000	»	72,394.05
c) perdite spese di confezione dei titoli, ecc.	»	46,665.—
d) timbro Lucernese	»	35,000.—
e) spese di iscrizione nel registro ipotecario	»	25,020.40
Totale	fr.	1,232,879.45

Questo totale subirà una riduzione notevole per il fatto del beneficio che sarà realizzato sull'emissione dei 25 milioni di franchi rimanenti di questo prestito.

Il *conto degli approvvigionamenti di materiale e di pezzi di riserva* comportava:

	per materiali	per pezzi di riserva
il 31 dicembre 1895	fr. 2,829,835.24	fr. 581.835 80
il 31 dicembre 1894	» 2,651,601.87	» 563,353,19
è dunque accresciuto di	fr. 178,233.37	fr. 18,482.61

L'eccedenza sul conto dei materiali è principalmente la conseguenza del rinforzo delle provviste di materiale di superstruttura destinata al secondo binario Fluelen-Erstfeld.

Il *conto dei debitori diversi* contiene le porzioni seguenti:

1. Crediti sopra Amministrazioni estere:

Crediti sopra certi servizi di trasporti	fr.	72,309.55
Crediti sull'Associaz. delle ferrovie svizzere	»	34,416.86
	fr.	106,726.41
2. Crediti sopra diversi conti della nostra Amministrazione	»	612,507.68
Totale	fr.	719,234.09

Relativamente alla rubrica del passivo, *Debiti correnti*, faremo notare che la somma di fr. 259,651.25 per *Titoli e coupons riscossi* si scompone come segue:

Fr. 86,670.25	coupons d'azioni ed obbligazioni scaduti, ma non pagati finora;
» 19,481.—	buoni di godimento delle azioni per la partecipazione della parte alle economie realizzate nella costruzione del tunnel del Gottardo;
» 7,000.—	obbligazioni 5 0|0 della IV serie, denunciate;
» 114,000.—	obbligazioni 4 0|0 denunciate;
» 36,500.—	obbligazioni 3 1|2 sortite all'estrazione.
Fr. 259,651.25	come sopra.

Menzioneremo i *Creditori diversi* per la somma di franchi 396,034.49, comprendente:

Fr. 292,459.47	crediti dei servizi di trasporto e dei depositari a Brunnen;
» 65,942.54	crediti delle casse di previdenza;
» 2,578.62	crediti del fondo per atti eminenti;
» 35,053.86	conto per diversi.
Fr. 396,034.49	come sopra.

Il *fondo di rinnovazione*, che ammontava al 1° gennaio a . . . . fr. 5,165,236.38 si è accresciuto durante l'esercizio dei versamenti ordinari prescritti all'articolo 17, lettera *a*, degli Statuti del 27 novembre 1893, cioè:

fr. 500 per km. della rete	fr.	120,222.—		
2 0|0 dei prodotti lordi sui trasporti per ferrovia, ammontanti a fr. 15,727,516.16	fr.	314,550.32		
			fr.	434,772.32
			fr.	5,600,008.70

D'altra parte è stato prelevato su questo fondo:

per rifacimento della superstruttura	fr.	405,515.68
per rinnovamento del materiale d'esercizio	»	166,438.62
	fr.	571,954.30

Meno:

il prodotto della vendita del vecchio materiale di superstruttura	fr. 70,047.35			
e di vecchio materiale d'esercizio	» 44,841.—			
		fr. 114,888.35		
			fr.	457,065.95
Situazione al 31 dicembre 1895			fr.	5,142,942.75
» » 1894			»	5,165,236.38
Diminuzione al 1° gennaio 1896			fr.	22,293.63
Eccedenza oltre al *maximum* statutario			fr	142,942.75

Il *fondo di riserva per accidenti di gravità eccezionale*, che ammontava al 1° gennaio 1895 a . fr. 2,201,878.01 non è stato alimentato durante l'esercizio scorso; invece si prelevarono . . » 197,563.80

Ammontare della quota-parte della nostra Compagnia alle indennità per gli accidenti di Mœnchenstein e Zollikofen.

Situazione al 31 dicembre 1895 fr. 2,004,314.21

I *fondi diversi* ed il *fondo di costruzione* non variò durante l'esercizio 1895.

Il *conto capitale* ha subito le modificazioni seguenti:

Il saldo attivo di questo conto era alla fine di dicembre 1894 di	fr.	5,471,952.57
Aggiungendovi l'ammontare allegato alle costruzioni incompiute a questa data e di cui per conseguenza il conto di costruzione non era ancora addebitato, cioè	»	2,745,831.22
Si ottiene il saldo del conto capitale al 1° gennaio 1895	fr.	8,217,783.79

Durante l'esercizio scorso, questo saldo si è accresciuto delle somme seguenti:

Emissione d'obbligazioni 3 1|2 0|0 del prestito di 125 milioni del 1° aprile 1895	»	100,000,000 —
Prelevamenti sul prodotto dell'esercizio	»	612,743.70
Prodotto di vendite e rimborsi	»	142,869.80

Rimborso della rimanenza del prestito 4 0|0 del 1° gennaio 1884 fr.	98,475,000 —	
Ammortizzamento di capitali . . . . . . »	310,000 —	
A carico del conto di costruzione, per lavori nuovi compiuti nel 1895. . »	2,324,063.17	
Perdite di corso, ecc. »	1,135,465 —	
Deprezzamento del materiale e degli impianti »	67,278.70	102,311,806.87
Saldo al 31 dicembre 1895 fr.		6,661,589.70
Dopo deduzione del caso dei lavori nuovi incompiuti alla chiusura dell'esercizio, di cui il conto di costruzione non può ancora essere addebitato, cioè . . . »		8,298,412.29
Resta un saldo passivo al 31 dicembre 1895 di . . . . fr.		1,636,822.59

La rubrica *somme prelevate sul prodotto dell'esercizio* comporta la somma di fr. 310,000.

I *prodotti di vendite e rimborsi* danno una cifra di fr. 142,869.08.

La rubrica *deprezzamento di materiale e di impianti* comprende fr. 67,278.70.

CONTO PROFITTI E PERDITE.

Sotto il capitolo *prodotto di capitali disponibili*, figurava l'anno scorso un prodotto di fr. 662,720.13 che si riduce nel 1895 a fr. 507,322.31. Il nostro ultimo rapporto di gestione indicava le diverse cause dell'aumento straordinario di questa rubrica. Il minor valore del 1895 si spiega già per il fatto che, per far fronte alle spese dei lavori nuovi, abbiamo venduto successivamente una parte notevole delle nostre carte-valori; naturalmente ne risultò una diminuzione di valore dell'ammontare degli interessi. Inoltre, questo conto è gravato di una perdita di fr. 72,374.05 sui fr. 17,566,000 di obbligazioni rimaste fuori della conversione del prestito (differenza tra l'interesse a 3 1\|2 ed a 2 1\|2 per cento). Per contro, racchiude due posizioni che non si verificheranno più nell'avvenire, cioè franchi 160,455.54, guadagno realizzato sulla vendita di carte-valori e fr. 17,490, guadagno sulle carte-valori in portafoglio, in seguito ad un nuovo estimo al 31 dicembre.

Da quanto è stato esposto, risulta con evidenza che questa rubrica dei prodotti subirà in avvenire una notevole riduzione; d'altra parte essa sarà sottratta per così dire completamente alle fluttuazioni del corso degli effetti e valori.

Al capitolo, *interessi di capitali impiegati alla costruzione di nuove linee,* abbiamo inscritto una somma di franchi 110,904.06, cioè:

Per le diramazioni del nord . . . . fr.	96,667.95
Per il doppio binario Fluelen-Erstefeld . »	1,698.49
» » Biasca-Bellinzona . »	12,537.62
Fr.	110,904.06

Gli *interessi in conti-correnti e provvigioni* accusano una cifra relativamente elevata, superiore a quella dell'esercizio precedente. Quest'aumento è dovuto a parecchie spese straordinarie.

Relativamente al *servizio dei prestiti consolidati*, bisogna segnalare l'economia di circa fr. 300,000 realizzate dalla conversione.

Sotto la rubrica, *ammortizzamenti e diminuzioni dell'attivo*, figura in prima linea la quota normale d'ammortizzamento di capitali prevista al piano d'ammortizzamento del prestito 3 1\|2 0\|0, cioè fr. 310,000.

In secondo luogo, le *spese da ammortizzare,* comprendono una spesa di fr. 235,465, che rappresenta l'ammortizzamento delle false-spese cagionate dalla recente conversione del prestito.

Noi formuliamo le proposte seguenti:

1. I conti annuali dell'esercizio 1895 come pure il bilancio della Compagnia del Gottardo, chiusi al 31 dicembre 1895, sono approvati ed è dato scarico all'Amministrazione (Consiglio d'amministrazione e Direzione) della sua gestione durante l'esercizio summenzionato.

2. Sul prodotto netto dell'esercizio 1895 ammontante a . . . . . . fr.	4,138,248.35
È distribulto in primo luogo un dividendo del 7 0|0, cioè . . . . . »	3,500,000 —
Della rimanenza . . . fr.	638,248,35
È ripartito agli azionisti un dividendo supplementare del 0.4 0|0, cioè . . »	200,000 —
Ed agli Stati sovvenzionanti una somma di »	200,000 —

Il dividendo totale ripartito agli azionisti è dunque del 7.4 0\|0 = 37 franchi per azione.

3. La rimanenza disponibile, cioè il saldo attivo del conto profitti e perdite ammontante a fr. 238,248.35 è riportata a conto nuovo dell'esercizio 1896.

Vogliate aggradire, ecc., ecc.

Lucerna, 30 maggio 1896.

Per la Direzione — Per il Consiglio d'Amministrazione della Ferrovia del Gottardo

Il Presidente S. STOFFEL. — *Il Presidente* J. J. SCHUSTER-BURCKHARDT.

Il 1° Segretario SCHWEIZER. — *Il Segretario* SCHWEIZER.

STATISTICA DELL' ESERCIZIO

DELLE STRADE FERRATE DEL MEDITERRONEO

PER L'ANNO 1894

TRAFFICO DELLA RETE.

Abbiamo ricevuto testè la consueta *statistica dell'esercizio* delle Ferrovie del Mediterraneo per l'anno 1894. Dalla parte riguardante il traffico stralciamo le cifre essenziali, tralasciando i dettagli minori che per noi mancano di interesse.

TRAFFICO VIAGGIATORI.

Viaggiatori a tariffa interna:

	Numero	Percorrenza complessiva chilometri	Prodotto lire
1ª classe . . .	413,171	42,967,377	4,586,837
2ª » . . .	2,004,129	127,332,297	9,444,830
3ª » . . .	6,974,070	285,428,816	12,635,064
4ª » . . .	59,593	1,275,767	39,118
Totale . . .	9,450,963	457,004,257	21,705,849

Il *percorso medio per ogni viaggiatore* fu di km. 103.99 per la 1ª classe, chilom. 63.53 per la 2ª, chilom. 40.93 per la 3ª e chilom. 21.41 per la 4ª.

Il *prodotto medio per viaggiatore* fu di L. 11.10 per la 1ª classe, L. 4.71 per la 2ª, 1.81 per la 3ª, 0.66 per la 4ª.

Il *prodotto medio per viaggiatore chilometro* fu di L. 0.1068 per la 1ª classe, L. 0.0742 per la 2ª, L. 0.0443 per la 3ª, L. 0.0307 per la 4ª.

Viaggiatori a tariffa ridotta:

Comprendiamo in questo prospetto i biglietti di andata e ritorno e le categorie delle altre riduzioni che nella statistica sono separate.

	Numero	Percorrenza complessiva chilometri	Prodotto lire
1ª classe . . .	393,136	25,572,133	1,686,177
2ª » . . .	2,803,034	120,602,576	5,762,201
3ª » . . .	10,300,446	264,303,334	7,937,855
4ª » . . .	529	13,332	212
Totale . . .	13,497,145	410,491,375	15,386,445

I *biglietti circolari* furono per la 1ª classe n. 25,876, con un percorso di chilom. 14,759,592 ed un prodotto di

L. 1,144,204; per la 2ª classe 44,581, con un percorso di chilom. 22,450,343 ed un prodotto di L 1,232,094; per la 3ª classe 7508, con un percorso di chilom. 2,538,763 ed un prodotto di L. 90,762.

I *biglietti d'abbonamento* furono 21,253 e diedero un prodotto complessivo di L. 1,504,154.

Viaggiatori per conto dello Stato:

	Numero	Percorrenza complessiva chilometri	Prodotto lire
1ª classe . . .	115,209	10,311,675	272,022
2ª » . . .	209,903	25,888,283	475,897
3ª » . . .	1,129,294	172,671,149	2,207,160
Totale . . .	1,454,406	208,871,107	2,955,079

Inoltre vi furono 79 *convogli speciali* che percorsero complessivamente 13,427 chilometri e diedero un prodotto di L. 59,517, ed *introiti diversi* (esazioni per cambio di classe, sopratasse e diritti fissi, ecc.) per L. 337,515.

Il totale generale del prodotto viaggiatori ammonta a L. 49,415,619.

RIASSUNTO GENERALE DEI TRASPORTI.

Il prospetto seguente riassume i trasporti viaggiatori, bagagli, cani, grande e piccola velocità, con le percorrenze relative ed il prodotto per ogni categoria:

Specificazione dei trasporti	Quantità	Percorrenze complessive km.	Prodotto Lire	Percorso medio di un'unità km.
Viaggiatori a percorrenza effettiva. . N.	24,402.514	1,076,366,729	45,047,373	44.11
Viaggiatori altri. . . . »	99,218	—	3,971.214	—
Convogli speciali . . . . »	79	13,427	59,517	169.96
Cani . . . . »	71,574	4,346,760	90,366	69.73
Pacchi ferroviari . . . . »	99,387	—	88,232	—
Bagagli, giornali, ecc. . Tonn.	39,311	5.425,329	2,138,671	138 01
Merci e bozzoli a gr. vel. . »	273,011	27,329.709	7,315,867	100.10
Merci a p. v. accelerata . »	210,518	39,827,816	2,357,133	189.19
Merci a piccola velocità . »	8,380,672	928,267,041	53,692,998	110.76
TOTALE delle merci e del prod.	8,903,512	1,000,849,895	65,504,669	112.41
Numerario . . . . Migl.	296,297	69,193,192	152,623	233.53
Veicoli a gr. ed a picc. vel. N.	4,238	683,070	146,498	161.18
Feretri e ceneri mortuarie. »	470	86,172	36,683	183.34
Cavalli e bestiame. . Capi	522,428	33,222.319	877,818	63.59
Cavalli e bestiame. . Carri	33,138	3,066,385	1,375,335	92.53
TOTALE GENERALE dei prodotti			117,350,328	

Da questi prodotti furono detratti gli importi dei rimborsi eseguiti nell'anno su trasporti regolati da convenzioni o concessioni speciali, od in dipendenza delle annotazioni apposte alla tariffa speciale n. 50.

Nella seguente tabella sono indicati i prodotti, le spese ed il rapporto relativo per ogni linea che ha dato un prodotto superiore al milione:

	Lunghezza arrotondata di percorrenza dei treni Km.	Prodotto	Spese	Rapporti fra spese e prodotti p. cento
Confine francese-Torino	94	3,004,448	1,862,663	62.00
Torino-Alessandria . .	91	4 577,331	2,498,870	54.59
Torino-Cuneo-Ventimiglia (Limone) . . .	120	1,181,977	993,118	84.02
Cavallermaggiore-Alessandria	98	1,153,882	1,024.093	88.75
Torino Savona . . .	149	4,201,154	2,730,019	64.98
Alessandria-Savona . .	107	1,238,414	1,143,009	92.30
Castagnole-Asti-Mortara	94	1,035,863	825,663	79.71
Torino-Milano . . .	150	7,508,660	4,035,599	53.75
Alessandria-Mortara .	43	2,319,312	1,519,603	65.52
Mortara-Luino . . .	92	2,611,770	1,538,095	58.89
Milano-Laveno (con diramaz. a Varese ed Arona)	118	2,025,166	1,544,854	76 28
Milano-Chiasso . . .	52	3,356,840	2,373,820	70.72
Milano-Mortara . . .	92	1,772,073	1,175,940	66.36
Milano-Novi	97	8,492,895	3,511,072	41.34
Alessandria-Piacenza .	97	2,524,090	1,670,910	66.20
Alessandria-Novi . .	22	1,835,720	1,103,597	60.12
Novi-Genova (con succursale dei Giovi e diramazione agli scali).	86	11,284,434	6,593,230	58.43
Genova e scali-Ventimiglia con diramaz. scalo di Savona . .	162	5,938,075	3,706,308	62.42
Genova e scali-Pisa centrale.	174	9,609,809	5,750,063	59.83
Pisa-Firenze	79	3,007,610	1,567,612	52.12
Pisa Roma-Termini (con diramaz. Colle-Salvetti-Livorno mar.) .	354	8,919,466	6,159,249	69.05
Empoli-Chiusi . . .	152	1,532,235	1,545,129	100.84
Roma-Napoli	253	8,916,202	4,898,207	54.94
Napoli-Battipaglia . .	78	2,795,640	2,057,699	73.60
Battipag. Brindisi porto	315	2,760,475	3,430,711	124.28
Metaponto-Reggio e Porto	433	2,812,668	3,331,544	118.45

INFORMAZIONI PARTICOLARI
DEL *MONITORE*

Interruzione della linea Roma-Pisa fra Chiarone e Montalto.

In seguito alle pioggie torrenziali cadute su tutta la zona fra Civitavecchia ed Orbetello, si è verificata una piena straordinaria nel torrente Fiora, che verso le ore 18 del giorno 19 andante investiva con una corrente di così eccezionale violenza il ponte ferroviario, che lo attraversa fra le stazioni di Chiarone e Montalto, in modo da danneggiarlo gravemente.

In seguito a ciò rimane sospeso fino a nuovo avviso il passaggio di tutti i treni: non si sono deplorati danni alle persone nè al materiale, perchè il personale della linea, vista la piena minacciosa, invigilava sopra luogo per i provvedimenti che potessero occorrere.

Il detto ponte sul Fiora è composto di una travata metallica obliqua della luce di metri 40 circa, colle spalle in muratura. La violenza della corrente, investendo in special modo la spalla verso Roma, l'ha scalzata e rovesciata, per cui, mancando l'appoggio, la travata si abbassò da quel lato, rimanendo così inservibile pel transito dei treni.

Si sono recati immediatamente sul luogo il Vice-direttore generale comm. Oliva, e quindi l'Ingegnere Capo del Servizio Mantenimento della Mediterranea con altri funzionari governativi e sociali, e si è disposto per l'immediata costruzione d'una passerella provvisoria, appoggiata in parte sulla spalla caduta, per l'effettuazione del trasbordo, che si effettuerà a partire dal treno 211 di oggi 24 per tutti i treni diurni dal 211 al 2 compreso.

Si ritiene poi che quanto prima, appena installata la illuminazione elettrica e provvisto per la costruzione d'una passerella provvisoria esterna e parallela al ponte, si potrà effettuare, mediante trasbordo, il servizio anche dei treni notturni, eccezion fatta di una coppia di treni diretti, aventi lo *sleeping cars*, i quali continueranno fino a nuovo avviso a transitare per la linea Empoli-Chiusi.

Frattanto si sta provvedendo per il sollecito rialzo e ristabilimento della travata caduta, che sperasi possa aver luogo nei primi giorni del prossimo mese.

><

La Presidenza e il dividendo della Mediterranea.

Come abbiamo annunciato nel precedente numero, martedì, 20, si è adunato, sotto la presidenza del vice-presi-

dente anziano, comm. Pariani, il Consiglio d'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo il quale prese atto, con senso di rammarico, delle dimissioni del presidente, comm. ing. Marsaglia, che trovasi da alcun tempo a San Remo in condizioni tali di salute da non permettergli di tenere l'ufficio presidenziale, cui fu eletto pochi mesi addietro.

Indi il Consiglio procedette all'elezione del nuovo presidente, e a tal carica fu nominato il senatore conte ingegnere Alfonso Sanseverino-Vimercati, al cui posto di vice-presidente venne, nella seduta stessa, nominato il comm. avv. Giacomo Falcone di Genova, membro del Consiglio della Mediterranea da quando questa Società fu costituita. Fu pure nominato Rappresentante sociale in Roma il consigliere sig. comm. ing. Clemente Maraini.

Il senatore Sanseverino è il quarto presidente della Mediterranea dall'85 in qua, essendosi succeduti a quell'ufficio il senatore Belinzaghi, il senatore Allievi, defunti, e il comm. Marsaglia.

Il Consiglio in quella stessa seduta prese in esame il bilancio per l'esercizio sociale dal 1° luglio 1895 al 30 giugno 1896, e, in base alle risultanze del medesimo, deliberò di proporre all'Assemblea generale ordinaria degli azionisti, che sarà convocata pel 25 novembre prossimo, che il dividendo venga determinato in L. 25 per ognuna delle 360,000 azioni in circolazione.

><

Ferrovia Bologna-Verona

(*Progetto d'appalto del tronco San Felice-Poggio Rusco*).

Siamo informati che il Direttore tecnico governativo per la ferrovia Bologna-Verona ha trasmesso al Ministero dei Lavori Pubblici il progetto definitivo d'appalto del tronco da San Felice a Poggio Rusco, della predetta linea, redatto in conformità alle istruzioni impartitegli dal Ministero medesimo, affinchè il progetto in parola possa servire per un appalto ad asta pubblica.

><

Ferrovie del Mediterraneo.

(*Orario invernale, treni di lusso Vienna-Nizza-Cannes, ristorante fra Pisa e Roma*).

Sulle Strade ferrate del Mediterraneo il 3 novembre p. v. andrà in vigore l'orario invernale, il quale comprenderà le abituali modificazioni richieste dalla stagione. Sarà pure riattivato, come l'anno scorso, il treno di lusso fra Vienna e Nizza, colla differenza che detto treno verrà esteso sino a Cannes, e sarà effettuato tre volte per settimana, partendo, tanto da Vienna quanto da Cannes, ogni lunedì, mercoledì e venerdì. Si riattiverà pure, come l'anno scorso, il servizio di vettura-ristorante fra Pisa e Roma (coi treni 9 e 10) e fra Genova e Ventimiglia (coi treni 42 e 47, nuovo).

><

Norme per la frenatura dei convogli.

La Direzione generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo, a senso dell'art. 23 del Regolamento 31 ottobre 1873 per la polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio, ha sottoposto all'approvazione governativa la bozza dell'appendice N. 13 al Regolamento sul servizio nelle stazioni, colla quale verrebbero riordinate le norme concernenti la frenatura dei convogli. Le disposizioni contenute in detta appendice hanno per iscopo di tener conto dei risultati della esperienza fattasi in argomento, sulla rete Mediterranea e su altre reti, e di facilitare l'applicazione delle relative norme, mediante l'introduzione del sistema dei *gradi di frenatura*.

><

Ferrovie del Mediterraneo.

(*Programma per lavori e provviste materiali di esercizio per il biennio 1895-97*).

La Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha rassegnato all'approvazione governativa il programma di utilizzazione della somma di lire 100,000, disponibile sul fondo di un milione messo a disposizione in conto linee complementari per il biennio 1895-97, per lavori e provviste di materiali d'esercizio. Unitamente al detto programma, la prelodata Direzione generale ha rimesso i preventivi, le relazioni giustificative e gli elaborati di appalto. Il programma comprende:

1° l'acquisto di macchinario per le Officine della rete;

2° l'acquisto di tre coppie di *tretaux* pel sollevamento delle locomotive;

3° l'acquisto di un accumulatore idraulico, e relativa pompa per il riparto ruote delle Officine di Torino;

4° la costruzione di due forni per la ricottura delle lamiere d'acciaio destinate alla fabbricazione delle caldaie delle locomotive, uno presso le Officine di Torino e l'altro presso le Officine di Pietrarsa;

5° la costruzione di una tettoia a riparo della gru idraulica destinata al carico e scarico degli assi montati nelle nuove Officine di Torino.

><

Per l'Esposizione artistica di Dresda.

Siamo informati che nel venturo anno 1897 avrà luogo in Dresda una Esposizione internazionale di Belle Arti, che rimarrà aperta dal 1° maggio al 1° settembre. Sono state fatte pratiche presso le nostre Amministrazioni ferroviarie affinchè concedano a favore degli Espositori il consueto ribasso nei trasporti degli oggetti esposti, ed il ritorno gratuito di quelli che rimarranno invenduti.

><

Per la trasformazione in ferrovia della tramvia Saronno-Grandate.

Ci informano da Como che il Presidente di quella Deputazione provinciale ha fatto nuove e vive istanze al Ministero dei Lavori Pubblici affinchè, senza ulteriori dannosi ritardi, sia assentita la già ripetutamente domandata trasformazione in ferrovia della attuale tramvia Saronno-Grandate, onde, per tal modo, le popolazioni interessate possano godere del reale beneficio che ad esse deriverebbe per maggiori comodità di comunicazioni e per miglior servizio in genere.

><

Ferrovie economiche in Rumenia.

Ci scrivono da Bucarest che il Governo rumeno è deciso a modificare diversi articoli della legge sulle ferrovie economiche, votata lo scorso anno. Queste modificazioni verranno introdotte nella prossima Sessione del Parlamento, dimodochè è probabile che allora vedremo questa legge portare dei frutti, perchè fino ad oggi nessuna Società ha rischiato la costruzione delle linee progettate, causa i piccolissimi vantaggi assicurati alle Imprese.

><

Pel servizio ferroviario a Grosseto.

Il Presidente del Consiglio provinciale di Grosseto ha vivamente raccomandato a S. E. il Ministro dei Lavori Pubblici una deliberazione di quel Consiglio, colla quale si fanno voti perchè venga ripristinata, lungo la ferrovia Grosseto-Asciano-Siena, la corsa che, muovendo alla mattina da Grosseto, trova pronta a Siena la corrispondenza per la linea Empoli-Firenze.

><

Ferrovie dell'Adriatico.

(*Progetti preventivi, ecc., presentati all'approvazione governativa*).

La Direzione Generale delle Strade Ferrate Meridionali ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici:

a) Una proposta per munire di inferriate le finestre e per rafforzare i portoni del magazzino merci a piccola velocità della stazione di Alezio. nella linea da *Zollino a Gallipoli.* Spesa preventivata L. 300;

b) Un nuovo progetto per l'esecuzione di lavori di prolungamento del binario d'incrocio e per l'impianto di un nuovo binario tronco per servizio delle merci nella stazione di Porto San Giorgio, lungo la linea *Bologna-Otranto.* Spesa preventivata per le opere L. 9100, non compreso il materiale metallico di armamento, il cui valore è previsto di L. 3468.16;

c) La proposta per sostituire i cancelli in ferro delle sbarre girevoli nel passaggio a livello al chilom. 33.731.39, presso la strada di Poggio Renatico, lungo la ferrovia da *Bologna a Pontelagoscuro.* Spesa occorrente L. 650;

d) Il contratto stipulato colla Ditta ing. D. Torriani e Comp. per l'appalto della fornitura e posa in opera di tre travate metalliche pel ponte sul Marecchia, al chilometro 110.512.10 della linea da *Bologna ad Otranto;*

e) La proposta per riparare guasti causati alla ferrovia *Colico-Chiavenna*, presso al chilom. 8.933, da una frana caduta il giorno 5 agosto 1896, e fra i chilom 9.340 e 10.370 dagli straripamenti del torrente Ratti, avvenuti nei giorni 5 e 6 dello stesso agosto e 20 settembre successivo. La spesa all'uopo preventivata ascende a L. 14,400; ed all'esecuzione delle opere si propone di provvedere in economia;

f) La proposta di applicazione degli apparecchi di riscaldamento a vapore sistema Haag a 6 carrozze miste con tre letti, onde soddisfare alle esigenze del servizio dei treni diretti, e specialmente fra *Milano e Brindisi.* Spesa occorrente L. 2800.

><

Ferrovie del Mediterraneo.

(*Proposte, progetti, preventivi, ecc., presentati all'approvazione governativa*).

La Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici:

1. Il progetto dei lavori di consolidamento del fabbricato viaggiatori della stazione di Cassino e del sottostante ponte, di m. 5 di luce, al chilom. 48.770.70 della linea da *Roma a Napoli.* La spesa all'uopo preventivata ascende a L. 13,000, ed all'esecuzione delle opere sarà provveduto mediante appalto a trattativa privata;

2. La proposta per il rifacimento in acciaio, con rotaie del primo tipo delle ferrovie complementari, da m. 12, di metri 3996 di binario sul tronco *Taranto-Reggio.* La spesa preventivata per l'esecuzione dei lavori ammonta a L. 33,143, non compreso il materiale metallico di armamento, il cui valore è previsto di L. 74,118.58. Le opere saranno eseguite in economia;

3. Il progetto dei lavori occorrenti per provvedere al miglioramento del servizio delle merci nella stazione di Laigueglia, lungo la ferrovia da *Sampierdarena al Confine francese.* Per le opere considerate in progetto, alla cui esecuzione si propone di provvedere mediante appalto a trattativa privata, è preventivata la spesa di di L. 5750;

4. Il progetto dei lavori occorrenti per l'alzamento di livelletta dal chilom. 119.447 al chilom. 120.270, fra le stazioni di Torre Cerchiara e di Sibari, nella ferrovia da *Taranto a Reggio di Calabria.* La spesa all'uopo preventivata ascende a L. 15,600, ed all'esecuzione delle opere si propone di provvedere mediante piccoli cottimi in economia;

5. La proposta di lavori di riparazione di alcune travi trasversali lesionate al ponte metallico sul torrente Tora, situato al chilom. 318.584 50 della ferrovia da *Colle Salvetti a Livorno.* Spesa preventivata L. 600;

6. Il progetto di lavori di ristaurazione delle latrine interne, dal lato delle partenze, nel fabbricato dei viaggiatori della stazione di *Roma-Termini*, con annesso preventivo di spesa di L. 3300;

7. La proposta per la costruzione di un pavimento in legno nel locale n. 268, adibito ad uso archivio della Direzione del mantenimento e delle costruzioni nel palazzo ex-Litta, in Milano. Spesa preventivata L. 370;

8. La proposta di spostare, invertendole, le leve di manovra degli scambi 37 e 39 nella stazione di *Savona-Letimbro*, e di trasportare da destra a sinistra la leva di manovra del disco verso Vado.

><

Ferrovie della Sicilia.

(*Progetti, preventivi, ecc., presentati all'approvazione governativa*).

La Direzione generale delle Strade Ferrate della Sicilia ha sottoposto all'approvazione governativa un progetto per variante altimetrica fra le progressive 85.514.59 e 86.112.09 della linea *Messina-Catania-Palermo* e per opere di riparazione e di difesa da eseguirsi lungo il torrente Pali, in seguito ai danni prodotti dalla piena dell'11 marzo u. s. La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 33,529;

La predetta Direzione Generale ha presentato alla superiore approvazione un progetto per le opere di consolidamento ritenute necessarie e prescritte dalla Commissione di collaudo pel completamento del tronco da Barcellona a Patti, nella linea ferroviaria *Messina-Patti-Cerda.* Il progetto considera l'esecuzione dei lavori seguenti, pei quali è preventivata la spesa di L. 65,122:

1. Rivestimento, banchettoni e drenaggi pel consolidamento della scarpa a monte della trincea della *stazione di Patti*, e risanamento della piattaforma sotto i binari;

2. Rivestimento della trincea Rovida, per impedire le corrosioni delle scarpe;

3. Consolidamento della scarpa a monte della trincea Longo per risanare la piattaforma fra le progressive chilometriche 9.250 e 9.450;

4. Risanamento della piattaforma stradale sul rilevato Longo, fra le progressive 9.450 e 10.700;

5. Drenaggio e sperone a secco al km. 9.702.50 pel prosciugamento di un tratto di terreno;

6. Riempimento di pietrame a secco fra i muri di ritorno e speroni alla testa dei medesimi del sottopassaggio di m. 4, al km. 22.981.74, per arrestare le lesioni al piedritto Messina;

7. Risanamento della piattaforma stradale sul rilevato fra le progressive chilometriche 22.950 e 23.380.

><

Rete Adriatica.

(*Nuove corrispondenze, con biglietti d'andata e ritorno*).

Durante i mesi di luglio, agosto e settembre p. p. si è provveduto alla istituzione delle seguenti nuove cor-

rispondenze, con biglietti di andata e ritorno delle tre classi, a riduzione normale, su linee della Rete Adriatica: Da Casalbordino . . . a Chieti
» Fossacesia . . . . » »
» Ortona . . . . . » »
» S. Vito Lanciano . . » »
» Vasta . . . . . » »
» Sant'Ilario . . . . » Modena

><

Orari invernali.

Col 21 corrente entrarono in vigore gli orari invernali delle ferrovie Torino-Ciriè-Lanzo e Torino-Rivoli.

Col 3 novembre prossimo avrà effetto quello della Ferrovia Centrale e Tramvie del Canavese.

><

Biglietti di andata e ritorno fra Arezzo e Montevarchi.

L'Adriatica, in seguito a domanda del Municipio di Arezzo, ha disposto che i biglietti di andata e ritorno da Arezzo a Montevarchi, che dapprima venivano rilasciati soltanto il giovedì di ogni settimana, siano distribuiti giornalmente.

><

Ferrovie Secondarie della Sardegna.

(*Istituzione di biglietti di servizio al 50 0[0*).

Sappiamo che l'Amministrazione della Società per le Strade Ferrate Secondarie della Sardegna è venuta nella determinazione di istituire i biglietti di servizio col ribasso del 50 0[0 sul prezzo ordinario pei viaggi degli impiegati della Società ed assimilati, ed ha fatto domanda al Regio Ispettorato generale delle ferrovie allo scopo di essere autorizzata all'istituzione dei biglietti stessi.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato:

Ha dato il suo parere su di una domanda di maggiori compensi avanzata dalla Ditta Vittorio Maroni in dipendenza dei lavori da essa eseguiti per il rialzamento ed il prolungamento del muro paramassi, fra i chilometri 119.281 e 119.328 della linea da Eboli a Metaponto;

Si è pronunziato su di una proposta riguardante la concessione di un compenso extra-contrattuale alla Ditta G. Rodriguez, assuntrice dei lavori di riparazione della tettoia metallica nella rimessa locomotive della stazione di Catania;

Ha manifestato il suo avviso circa l'esonero dalla multa inflitta all'Impresa Giovanni Sassi, per ritardo nel compimento dei lavori di ampliamento dell'acquedotto al km. 149.803.68 della linea da Palermo a Bicocca, da essa Impresa assunti con contratto del 20 luglio 1894;

Ha dato il suo parere sulla proposta di concessione di un compenso extra-contrattuale a favore dell'Impresa Luigi Rizzi di Modena, per la costruzione e la fornitura in opera di N. 5 travate metalliche per l'allacciamento tra la ferrovia Aretina e la Pistoiese presso Firenze;

Ha dato il suo parere sugli atti di liquidazione finale e di collaudo dei lavori eseguiti dall'Impresa Carlo Nai, per la sistemazione della trincea di Monteggia, lungo la strada ferrata da Gallarate a Laveno;

Ha dato il suo parere su di una proposta di concessione di un compenso transattivo all'Impresa Filippo Manzella, in dipendenza dei lavori da essa compiuti per la definitiva sistemazione dell'argine Fiorentino al chilometro 16.800 del tronco da Messina a Saponara nella ferrovia Messina-Patti-Cerda.

><

Tariffe ferroviarie italiane.

La Mediterranea, valendosi della facoltà concessale dall'avvertenza posta in calce alla tariffa locale N. 410, piccola velocità, ha disposto che la stazione di Arona sia ammessa alla serie *C* della tariffa medesima, col prezzo di L. 48.82 alla tonnellata, diritto fisso, e ciò allo scopo di facilitare il traffico delle varie località del Lago Maggiore, in destinazione di Napoli.

—

L'Adriatica ha presentato al Ministero dei Lavori Pubblici, con parere favorevole, una domanda del Direttore del Laminatoio di Malavedo per ottenere la rinnovazione per un altro anno ed alle stesse condizioni, della concessione speciale, scaduta col 30 settembre u. s., per i suoi trasporti di ferro dalla Germania e dalla Svizzera a Lecco, via Chiasso.

—

La Mediterranea ha disposto che la tariffa locale N. 411, P. V., valevole pel *sugo* di liquerizia, venga estesa ai trasporti diretti a Torino, Milano, Genova ed Alessandria.

—

La Mediterranea, con parere favorevole, ha presentato al Ministero dei Lavori Pubblici una domanda della Ditta Enrico Martin, intesa ad ottenere la rinnovazione per un altro anno, a cominciare dal 2 dicembre p. v., ed alle stesse condizioni di quella in corso, della concessione fattale per i suoi trasporti di sansa vergine a vagone completo, alla rinfusa, da qualsiasi stazione della Rete Mediterranea a quella di Siderno-Marina.

—

Il Ministero del Tesoro, d'accordo con quello delle Finanze:

1. Ha approvata la proposta presentata dalle Amministrazioni ferroviarie del Mediterraneo, dell'Adriatico e della Sicilia, di applicare ai recipienti vuoti usati, in ferro, pel trasporto del *gas acido carbonico*, i prezzi della serie *B* della tariffa speciale n. 5 G. V., inserendo così questa nuova voce fra quelle della detta serie;

2. Ha ammessa la rinnovazione, per un altr'anno ed alle stesse condizioni, della concessione di cui fruiva la Ditta G. Curti e Comp., di Cariati, per i suoi trasporti di sansa vergine, a vagone completo, percorrenti almeno 44 chilometri su linee della Rete Mediterranea e destinati a Cariati;

3. Ha approvata la rinnovazione, per un triennio, alla Ditta Ottolenghi della concessione di cui ha fruito fino al 18 settembre u. s. per i suoi trasporti di tessuti di lana, mantenendo ferme le facilitazioni di prezzo convenute ed il quantitativo minimo in essa stabilito;

4. Ha consentito che sia rinnovata per un altro biennio, a datare dal 1° settembre u. s. ed alle medesime condizioni, la concessione di cui fruiva la Ditta G. B. Laura e Comp., di San Remo, per i suoi trasporti di olio d'oliva, a vagone completo, dalla Calabria alla Liguria.

—

Le Amministrazioni ferroviarie del Mediterraneo, dell'Adriatico e della Sicilia hanno, di comune accordo, disposto di mantenere in vigore per altri due anni, e cioè fino al 30 novembre 1898, le modificazioni ed aggiunte all'art. 115 delle tariffe, per quanto riguarda il ritorno dei copertoni e degli attrezzi di proprietà dei privati, state attivate, in via di esperimento, per la durata di un anno, a partire dal 1° dicembre 1895.

—

La Mediterranea ha presentato, con parere favorevole, al Ministero dei Lavori Pubblici una domanda della Ditta Vitaliano Greco, di Catanzaro, perchè le sia rinnovata per un altro anno, a cominciare dal 1° andante ed alle stesse condizioni, la concessione fattale per i suoi trasporti di sansa vergine, a vagone completo, percorrenti almeno 44 chilometri su linee Mediterranee.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Brescia-Trento. — A Brescia si tenne il 15 corr. una importante riunione, allo scopo di promuovere un'agitazione per unire la Valle col Trentino a mezzo di una linea ferroviaria.

L'adunanza si tenne nella sala della Pretura, che era stipata, e fu presieduta dal notaio cav. Zanetti, circondato dai membri del Comitato provvisorio.

Intervennero alla riunione i deputati provinciali: cavaliere Passerini e il conte Corniani, il primo per incarico del Sindaco di Brescia, il secondo per il Presidente della Deputazione.

Aderirono il deputato Molmenti, l'ing. Quarena, il Sotto Prefetto di Salò, cav. Pessina, l'ing. Ronchi, il cav. Migliavacca e altri.

In tutti prevalse il concetto di preferire a qualsiasi altra situazione, quella del prolungamento al Caffaro della ferrovia Rezzato-Vobarno.

Indi ad unanimità venne votato il seguente ordine del giorno:

« I Bresciani fanno plauso all'iniziativa dei Trentini per la linea ferroviaria Trento a Ponte Caffaro ed affermando la necessità e l'utilità che la provincia e la città di Brescia congiungano colla linea delle Giudicarie, passa alla nomina del Comitato definitivo ».

Per acclamazione, venne riconfermato in carica il Comitato provvisorio in definitivo nelle persone del giurì: ing. Borra, dott. Zanetti, ing. Restelli, cav. A. Migliavacca, Giacomo Passerini, comm. Bertelli, avv. Bortolo Pirlo, avvocato Rebughi e Lombardi Alberto.

Venne comunicato per telegrafo al Ministro dei Lavori Pubblici il lieto risultato dell'Adunanza.

Ferrovia Milano-Saronno. — *Attivazione di doppio binario fra Bovisa e Bollate.* — In seguito ai buoni risultati ottenuti nell'annunciata visita di ricognizione sulla tratta Bovisa-Bollate della linea Milano-Saronno, a datare dal giorno 18 ottobre corrente, è stato attivato il servizio a *doppio binario*, in proseguimento del doppio binario Milano-Bovisa.

Ferrovie dell'Adriatico. — *Prodotti dal 1° gennaio al 10 ottobre 1896.* — Nella decade dal 1° al 10 ottobre 1896 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate Meridionali, Rete Adriatica (Rete principale e Rete complementare) ascesero a L. 3,877,357.45, con un aumento di L. 122,898.65 su quelli ottenuti nella corrispondente decade del 1895.

L'insieme dei prodotti dal 1° gennaio al 10 ottobre 1896 si ragguaglia a L. 77,232,170.03, e presenta una diminuzione di L. 1,680,814.06 in confronto dello stesso periodo del precedente esercizio.

Ferrovie della Sicilia. — *Prodotti dal 1° luglio al 30 settembre 1896.* — Nella decade dal 21 al 30 settembre i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate della Sicilia (Rete principale, Rete complementare e Stretto di Messina) ascesero a L. 294,828, con un aumento di lire 46,780 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

I prodotti dal 1° luglio al 30 settembre 1896 ammontano a L. 2,552,538, con una diminuzione di L. 105,944 sul corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

Tramvia Milano-Paullo-Crema. — In questi giorni è stata iniziata una sottoscrizione di promessa di azioni per una tramvia Milano-Paullo-Crema, la quale deve fornire una base finanziaria alla Commissione Esecutiva, presieduta dal Senatore Sanseverino-Vimercati, per l'attuazione del progetto.

In attesa dei risultati delle pratiche in corso, crediamo interessante esporre alcuni particolari tecnici del progetto eseguito dall'ing. Horvath.

La nuova linea avrebbe la lunghezza di chilometri 42 e quindi 12 chilometri meno del percorso Milano Lodi-Crema colle attuali tramvie e ferrovie.

Partirebbe dal piazzale di Porta Vittoria presso al monumento delle Cinque Giornate e seguirebbe fino a Paullo la provinciale omonima.

Passata l'Adda sul ponte di Bisnate continuerebbe per Spino e Pandino, terminando fuori di Porta Ombriano a Crema.

Nel suo percorso servirebbe, sia direttamente che nella zona di competenza, i seguenti Comuni con relative frazioni:

Sobborgo di Porta Vittoria di Milano, Linate, Paullo, Zelo buon persico, Spino d'Adda, Pandino, Palazzo Pignano, Monte Cremasco, Vaiano Cremasco, Ombriano, Crema, Mercugnago, Mediglia, Tribiano, Mulazzano, Cervignano, Fracchia, S. Bernardino dei Morti, Mezzate, Peschiera Borromeo, Pantigliate, Merlino, Comazzo, Torlino con Azzano, Quintano, Campagnola Cremasco, Cassine Gandine con Capri, Trescorre Cremasco, Scannabue, Cremosano, S. Maria della Croce, Pieranica, con una popolazione complessiva di circa 100 mila abitanti in una zona irrigua e fertilissima.

Il tracciato facile per la parte Milano-Paullo-Bisnate, più difficile per la residua fino a Crema, fu stabilito con posa del binario per alcune tratte sulla provinciale, pel resto allargando alcune strade comunali, innestando molti tronchi in sede propria, utilizzando i manufatti importanti esistenti e servendo gli abitati con binari in circonvallazione e fermate all'imbocco e sbocco.

Il sistema adottato è quello delle ordinarie tramvie a vapore, cioè locomotive e treni leggeri, una stazione per ciascun capolinea, le altre ridotte a pali di fermata con tettoie e piani caricatori dove occorrono, corse numerose (sette giornaliere in andata e ritorno, oltre le supplementari festive e pei mercati), tariffe basse, distribuzione dei biglietti sul treno, servizio merci.

Le vetture presenterebbero alcune innovazioni in modo da renderle più comode ed eleganti.

La spesa d'impianto ammonterebbe, tutto compreso, (stazioni, adattamenti stradali, materiale fisso e mobile, tasse diverse, ecc.), a L. 1,500,000.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — *Prodotti del mese di settembre 1896.* — Il movimento sulle linee della ferrovia del Gottardo (266 chilom.), nel mese di settembre 1896, confrontato con quello dello stesso mese 1895, fu il seguente:

		1896 settembre	1895
Passeggieri trasportati	Num.	159,000	178,865
» introito	L.	529,000	554,291.82
Bagagli e cadaveri	Tonn.	690	698
» introito	L.	59,500	57,724.65
Bestiame trasportato	Capi	9,720	11,619
» introito	L.	36,500	60,110.47
Merce trasportata	Tonn.	76,700	68,955
» introito	L.	785,000	734,336.84
Introito complessivo	»	1,410,000	1,406,463.78
» chilometrico	»	5,300.75	5287.46
Proventi diversi	»	60,100	60,745.57
Introito generale	»	1,470,000	1,467,209.35
Spesa complessiva	»	750,000	666,475.73
» chilometrica	»	2,819.55	2,505.54
Introito netto	»	720,000	800,733.62

Nelle spese di esercizio non sono comprese le spese di rinnovazione delle linee e del materiale d'esercizio, che sono rimborsate dal fondo di rinnovazione.

— *Collaudo di secondo binario.* — Il 13 corr. ebbe luogo, coll'intervento delle competenti Autorità, il collaudo del secondo binario sul tronco Fiora-Erstfeld, e quindi anche questa linea sarà presto aperta al pubblico esercizio, appena siano terminati i lavori di raffinamento dei ponti del vecchio binario, prossimi alla fine.

Il movimento autunnale su questa ferrovia ha preso di nuovo una tale estensione da rendere necessari numerosi treni facoltativi diurni e notturni.

Ferrovie Svizzere. — *Legge di contabilità sulle ferrovie.* — Il Consiglio federale ha risolto che la legge sulla contabilità delle Strade ferrate, adottata il 4 corrente dal popolo, entrerà in vigore col 1° novembre prossimo.

Ferrovie Belghe. — *Per gli accidenti ferroviari.* — La frequenza degli accidenti sopravvenuti da qualche tempo sulle ferrovie belghe, decise il Governo a prendere delle misure rigorose. Il Ministro delle Ferrovie prescrisse una riforma completa nel sistema dei segnali.

Dietro questo progetto, già messo in esecuzione fin dal 15 corrente, il telegrafo sarà applicato al funzionamento dei segnali. Una serie d'istruzioni particolareggiate furono date con circolare agl'impiegati e funzionari incaricati del servizio.

Le linee sulle quali il *block system* sarà applicato, sono divise in sezioni, sulle quali due treni, correndo nello stesso senso, non possono essere simultaneamente impegnati. Queste sezioni devono essere protette a ciascuna delle loro estremità da segnali fissi.

Mediante l'applicazione di tale principio, nessun treno può lasciare una stazione senza che questa sia assicurata dell'arrivo del treno precedente alla stazione vicina.

Ogni stazione o fermata in cui funziona il servizio telegrafico, deve, all'arrivo di un treno, trasmettere alla stazione che precede un dispaccio, in cui venga annunciato l'arrivo del treno. La stazione che riceve il dispaccio è obbligata di accusarne ricevuta.

Ferrovie Austriache. — *Emissione di un nuovo prestito ferroviario.* — Il Ministro delle Finanze ha intenzione di domandare alla Camera dei Deputati, quando presenterà il bilancio pel 1897, l'autorizzazione di emettere obbligazioni per le strade ferrate di 50 milioni di fiorini.

Non è più il caso, affermano alcuni, di contrattare il nuovo prestito sotto la forma di rendita al 4 0|0 in valore di corone. Questa rendita 4 0|0 ha già sorpassato la pari da lungo tempo. In questo momento essa fa premio sino a 1.25 0|0. Una nuova emissione non potrebbe quindi essere offerta che ad un tasso un po' superiore alla pari.

Nello stato attuale di cose, si può dunque ritenere come assai probabile che il prestito delle Strade ferrate austriache, del quale si parla, avrà il carattere di un debito al 3 1|2 per cento, forse ammortizzabile; e, contrariamente alle intenzioni testè manifestate a Budapest, non è possibile che si proceda nello stesso modo in Ungheria pel prestito delle strade ferrate.

A Vienna alcuni giornali parlano di un'emissione 3 1|2 per cento, ammortizzabile a 95; mentre che dall'altra riva della Leitha si crederebbe poter emettere un tipo analogo a 94. Il prestito austriaco renderà dunque il 3.70 0|0 e il prestito ungherese 3.72. Il rimborso di questi prestiti, sotto forma di ammortizzamenti annuali, si raccomanda per il fatto che i lavori da compiere, per mezzo dei capitali così raccolti, costituiranno ciò che si chiama ordinariamente delle spese produttive.

Ferrovie Germaniche. — *Berlino e le sue ferrovie.* — È noto che la prima ferrovia in Germania fu quella da Norimberga a Further, messa in esercizio il 7 dicembre 1835; non fu che negli anni seguenti, che si costruì la prima ferrovia partente da Berlino, cioè quella che unisce Potsdam alla capitale prussiana.

Poi vennero le linee Berlino-Anhalt (10 settembre 1841), Berlino-Stettino (30 luglio 1842), Berlino-Francoforte sull'Oder (23 ottobre 1842) e Berlino-Amburgo (15 dicembre 1846).

La prima idea di una linea di cintura riunente fra di loro le diverse linee giungenti a Berlino, rimonta all'inizio delle ferrovie; essa era ispirata specialmente da ragioni militari che condussero lo Stato a costruirla a proprie spese. La linea, aperta in ottobre 1851, era stata impiantata in modo assai rudimentale: il suo esercizio diede luogo in principio a lagnanze vivissime, a cagione del turbamento apportato alla circolazione delle strade.

All'epoca dell'apertura della linea Berlino-Potsdam, si era naturalmente poco pratici delle condizioni favorevoli all'esercizio, così vi fu qualche rimaneggiamento di tariffe per viaggiatori, fissate prima a tasse troppo ridotte. Queste modificazioni ebbero per effetto di diminuire la frequentazione, e fu per rianimarla che si crearono i biglietti di andata e ritorno.

L'introduzione di vetture di 4ª classe, inaugurata nel 1856 sulla linea dello Stato della Bassa Slesia, non ebbe altro scopo che questo.

La tariffa attuale della *banlieue* è la seguente:

	2ª classe	3ª classe
Fino a km. 7 1|2	pf. 15	pf. 10
» » 15	» 30	» 20
» » 20	» 45	» 30

ed al di là, 5 pf. per chilometro per la 3ª classe, ed una volta e mezza il prezzo della 3ª classe per la 2ª.

La creazione dei biglietti di abbonamento e dei biglietti per gli operai ha aumentato la frequentazione senza del resto nuocere al progresso delle industrie dei trasporti nella città, come può rendersi conto dall'esame delle cifre seguenti, relative alla circolazione urbana per l'esercizio 1894-1895:

Ferrovie	110	milioni di viaggiatori
Tramvie	155	» » »
Omnibus	35	» » »
Totale	300	milioni di viaggiatori

L'esercizio della ferrovia di cintura è appena rimuneratore, poichè il reddito non ha superato guari l'1,2 0|0; è vero che da uno studio statistico, fatto nel 1892, solamente il 30 0|0 dei posti erano utilizzati, malgrado l'affluenza intensa in certi momenti della giornata; aggiungiamo che la concorrenza della ferrovia sembra non aver danneggiato gli altri mezzi di trasporto e specialmente le tramvie; infatti, la rete loro prende successivamente da 12 chilometri soltanto nel 1874, le seguenti estensioni:

1880 . . .	km. 129
1890 . . .	» 242
1894 . . .	» 272

nel medesimo tempo che il numero dei viaggiatori trasportati aumentava in 20 anni nella proporzione di 15 a 1.

L'importanza del trasporto delle merci, non riconosciuta dapprima, non tardò ad essere apprezzata dalle diverse Compagnie; ma poi, come per i viaggiatori vi furono, in materia di tariffa, dei tentennamenti dannosi. Non fu certo la parte meno interessante dell'opera dell'Unione delle Ferrovie Germaniche quella di condurre uniformità tra le tariffe che facevano della Germania una vera Torre di Babele, a questo riguardo.

Fu nel febbraio del 1847 che si ottenne definitivamente l'unità di tariffazione.

Per Berlino soltanto, il traffico delle merci uguaglia quello del Regno di Wurtemberg intero. Le cifre seguenti dimostrano quali rapidi progressi esso abbia fatto in dodici anni:

Traffico	1883 tonnellate	1885 tonnellate	Aumento 0|0
Arrivi	5,700,000	9,330,000	57
Spedizioni . .	795,000	1,341,000	46
Totale . .	6,495,000	10,671,000	56

Queste cifre comprendono l'insieme del traffico per terra e per acqua. Qui si può render conto che le ferrovie hanno potuto svilupparsi senza portare pregiudizio alle vie navigabili. Il traffico per acqua a Berlino, supera, infatti, quello di qualsiasi porto, come navigazione fluviale, ben inteso, come si vede dallo specchio seguente relativo al 1893:

Paesi	Spedizioni tonn.	Arrivi tonn.	Totale tonn.
Berlino . .	444,000	4,346,000	4,790,000
Ruhrort . .	3,254,000	646,000	3,900,000
Hamburgo .	1,736,000	1,758,000	3,494,000
Duisburg. .	2,087,000	1,188,000	3,275,000
Mannheim .	570,000	2,669,000	3,239,000

Ferrovie Rumene. — *Prodotti del mese di settembre:*

Viaggiatori	fr.	1,598,966 50
Bagagli	»	61,966.44
Merci G. V.	»	174.490.68
» P. V.	»	3,583,963.88
Totale . . .	fr.	5,419,417.50

contro fr. 4,631,772.13 durante lo stesso mese dell'esercizio 1895, ossia aumento di fr. 787,645.37 a favore del settembre p. p.

Per i primi nove mesi dell'esercizio in corso, i prodotti ammontano a fr. 33,448,438.82, cioè con un aumento di fr. 3,475,311.60 sullo stesso periodo del 95.

Notizie Diverse

Applicazione di cerchioni pneumatici alle vetture ordinarie. — Il signor Michelin ha reso conto alla Società degli Ingegneri di Francia di una serie di esperienze fatte colla applicazione dei cerchioni pneumatici alle vetture ordinarie.

L'idea dei cerchioni pneumatici risale al 1846, nel quale anno l'inglese Thomson applicò per la prima volta alla ruota di una vettura cerchioni costituiti da una camera d'aria in caoutchouc con inviluppo esterno di cuoio, e secondo esperienze allora fatte l'economia nella trazione di tale vettura in confronto ad altra vettura con cerchioni ordinari, risultava assai rilevante.

L'impiego dei cerchioni pneumatici per le biciclette ebbe enorme sviluppo dopo le applicazioni fatte dall'ing. Dunlop nel 1888. I risultati ora ottenuti dall'ing. Michelin nelle recenti esperienze mettono in evidenza i vantaggi dei cerchioni pneumatici, in ispecie su strade cattive, e la convenienza di estenderli alle vetture ordinarie.

Le esperienze eseguite dal signor Michelin furono fatte con una vettura a quattro ruote, del peso a vuoto di chilogrammi 677 e 542, secondo che le ruote erano cerchiate di ferro oppure di caoutchouc. Fra il bilancino ed il telaio della vettura era posto un dinamometro a molla, ed una opportuna disposizione permetteva di registrare automaticamente gli sforzi che venivano esercitati.

Le esperienze sono state fatte su strade in condizioni diverse, e variando l'andatura del cavallo, con cerchioni pneumatici, con cerchioni in caoutchouc pieno e con cerchioni di ferro. Come medie generali delle esperienze del signor Michelin, si possono ritenere le seguenti cifre, che rappresentano gli sforzi di trazione coi diversi generi di cerchioni, chiamando 100 quello coi cerchioni pneumatici:

Ruote con cerchioni	pneumatici . . .	100
» »	caoutchouc pieno .	129,8
» »	in ferro	132,7.

Per attutire il rumore al passaggio dei treni. — Per evitare la produzione di forte rumore al passaggio dei treni ferroviari sui ponti metallici sulla ferrovia da Berlino a Potsdam, si ricorse con vantaggio alla seguente disposizione. La struttura del ponte era con travetti trasversali posti alla distanza ordinaria delle traverse, sui quali appoggiano le rotaie col mezzo di cuscinetti: il tavolato del ponte era poi fatto di lamiera ondulata, disposta sui travetti trasversali. Venne levata questa lamiera, sostituendola con un tavolato in legname di mm. 30 di spessore, disposto fra i travetti trasversali, appoggiato, coll'intermedio di piccole lungherine in legname, sulle ali inferiori dei travetti stessi. Su questo pavimento venne steso un doppio strato di feltro tenuto aderente con coprigiunti in legname all'anima dei travetti trasversali; infine uno strato di ghiaia di cm. 10 è stato steso sul pavimento. Per ponti ad un binario, il peso del tavolato così costruito non supera i kg. 300 per metro lineare, ed il risultato ottenuto, per la soppressione del rumore al passaggio dei treni, è stato pienamente soddisfacente.

La nuova legge sulle Borse in Germania. — Il Collegio degli Anziani di Berlino, sulla domanda del Ministero del Commercio prussiano, ha preparato un nuovo progetto di regolamento per la Borsa di Berlino. Nella lettera annessa al progetto il Collegio conferma le sue proteste sulle disposizioni della nuova legge sulle Borse, che vi sono state introdotte ad istigazione degli agrari.

Il Collegio non considera come necessaria l'aggiunta all'ufficio della Borsa delle merci di rappresentanti speciali dell'agricoltura, delle industrie accessorie e della molitura. Crede che non potrebbe aversi alcun vantaggio dal concorso di persone estranee agli affari di Borsa.

Circa l'aumento del minimo di capitale da esigersi dalle nuove Società anonime, suscettibili di essere ammesse alle quotazioni e alle operazioni in Borsa, sembra al Collegio degli Anziani che sarebbe inutile di elevarlo oltre ad un milione e mezzo di marchi, poichè l'esperienza fatta con le Società, il cui capitale non superava un milione, non è riuscita troppo favorevole.

La differenza tra il capitale minimo esigibile dalle Società locali e quello delle Società estere non è nemmeno essa ritenuta necessaria.

Il progetto di regolamento, ch'è diviso in sei parti, è, in massima, conforme alle prescrizioni della nuova legge sulle Borse; ma in qualche parte ritrae le disposizioni dell'antico regolamento. Così, per esempio, l'Ufficio di Borsa rimpiazza il Commissariato attuale e ne esercita le funzioni. La Commissione che decide dell'ammissione dei valori alle quotazioni, dovrà comporsi di 22 membri, che saranno nominati per tre anni dal Collegio degli Anziani, il quale si riserva il diritto di fissare l'ordine del giorno della Commissione.

L'Ufficio della Borsa dei valori decide dell'ammissione alle negoziazioni a termine per i valori; quello della Borsa commerciale per le merci. Quest'ultimo è obbligato, in ciascun caso, a consultare i rappresentanti delle industrie interessate ed a comunicare al Cancelliere dell'Impero le sue deliberazioni. L'ammissione ha luogo di diritto, quando il Cancelliere non reclami nuovi schiarimenti.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Segniamo con un asterisco * le notizie di cui diamo maggiori ragguagli nelle INFORMAZIONI PARTICOLARI, ove sono pubblicate eziandio le *Deliberazioni del Consiglio di Stato* e le *Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.*

1. — Progetti e preventivi di spese presentati per l'approvazione al R. Ispettorato Generale.

Rete Adriatica. — L. 14,400 * proposta di riparazione di guasti sulla ferrovia Colico-Chiavenna;

L. 9100 * progetto di prolungamento di binario in stazione di

Porto San Giorgio, linea Bologna-Otranto, oltre a L. 3468.16 per materiale metallico d'armamento;

L. 2800 * proposta per apparecchi di riscaldamento a carrozze sulla linea Milano-Brindisi;

L. 650 * proposta per cancelli in ferro sulla linea Bologna-Pontelagoscuro;

L. 300 * proposta di lavori in stazione di Alezio, linea Zollino-Gallipoli;

Rete Mediterranea. — L. 100,000 * programma per lavori e provviste materiali di esercizio per il biennio 1896-97;

L. 33,143 * proposta di rifacimento in acciaio di binario sulla linea Taranto-Reggio, non comprese L. 74,118.18 per materiale metallico di armamento;

L. 15,600 * progetto di lavori fra le stazioni di Torre Cerchiara e Sibari, sulla linea Taranto-Reggio Calabria;

L. 18,000 * progetto di lavori di consolidamento sulla linea Roma-Napoli;

L. 5750 * progetto di lavori in stazione di Laigueglia, linea Sampierdarena-Confine francese;

L. 3300 * progetto di lavori di ristauro in stazione di Roma-Termini;

L. 600 * proposta di lavori di riparazione sulla linea Colle Salvetti-Livorno;

L. 370 * proposta costruzione pavimento nel palazzo ex-Litta in Milano;

Rete Sicula. — L. 65,122 * progetto di opere di consolidamento sulla linea Messina-Patti-Cerda;

L. 33,529 * progetto di variante altimetrica sulla linea Messina-Catania-Palermo.

5. — Contratti
stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Mediterranea (Sedute del Comitato e del Consiglio d'Amministrazione, 20 ottobre). — Colla Ditta Filippo Tassara e Figli di Voltri, per fornitura di 200 molle di trazione per carri e di 300 molle di sospensione;

Colla Ditta M. Debenedetti succ. Pereno di Torino, per fornitura di Cg. 38,500 di cordicella ordinaria e di Cg. 14,000 di cordicella forzina per telegrafo;

Colla Ditta Miani, Silvestri e C. di Milano, per fornitura di otto caldaie per locomotive della serie 1001-1400;

Colla Ditta Macchi, Izar e Comp. di Milano, per fornitura di 31,000 arpioni ordinari in ferro;

Colla Ditta Filippo Tassara e Figli di Voltri, per fornitura di 44000 chiavarde per stecche d'armamento;

Colla Ditta G. Conti di Milano, per fornitura di Cg. 7530 di ceralacca di qualità diverse;

Colla Ditta ing. G. Della Carlina di Milano, per costruzione di una pensilina metallica addossata al fabbricato viaggiatori della stazione di Busto Arsizio.

II. — Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Esposizione Generale Italiana in Torino (3 novembre, ore 12, unico e definitivo). — Appalto dei lavori di costruzione e manutenzione degli edifizi componenti il 1° lotto: *Salone dei concerti e Palazzo delle Belle Arti.* I concorrenti potranno prendere visione dei disegni, del Capitolato Generale e dei Capitolati speciali relativi nell'ufficio della Direzione tecnica dell'Esposizione (via Bogino 20), dalle 14 alle 16 fino al 31 ottobre.

Municipio di Genova (5 novembre, ore 10, unico e definitivo). — Appalto dei lavori per la costruzione di un condotto fugatore in corso Galileo. Importo L. 12,500. Cauzione L. 1200.

Municipio di Grammichele (5 novembre, ore 10, 1ª asta). — Appalto dei lavori per la continuazione della sistemazione della traversa interna del corso Vittorio Emanuele, dal punto del lastricato sino al suo termine e strada di circonvallazione. Importo L. 63,568.22, Cauz. provv. L. 3000. Fatali 24 novembre, ore 10.

Municipio di San Remo (7 novembre, ore 11, 1ª asta). — Appalto dei lavori per la costruzione di un tratto della strada provinciale nella regione *Banchette,* tratto compreso tra il passaggio a livello della ferrovia a ponente e la prima galleria di Capoverde a levante. Importo L. 97,000. Cauz. provv. L. 2000. Fatali 23 novembre, ore 12.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Genova (19 novembre, ore 10, 1ª asta). — Appalto dei lavori d'ampliamento delle banchine del Molo nel porto mercantile di Spezia, con le relative opere di sistemazione. Importo L. 281,731. Cauz. provv. L. 20,000. Fatali a destinarsi.

Municipio di Frascati (31 novembre, ore 10, fatali). — Appalto dei lavori di costruzione di un sostegno in via Principe Amedeo e un fognone sotto via Massimo d'Azeglio. Importo ridotto L. 7841.11.

APPALTI ALL'ESTERO.

Rumania. — *Municipio di Craiova* (6 novembre). — Concessione per fornire la città di acqua potabile. Cauz. fr. 25,000.

III. — Forniture diverse.

Aste.

Laboratorio Pirotecnico — Bologna — (30 novembre, ore 14, unica e definitiva). — Fornitura di kg. 11,300 di **ferro** in lamiera mezzana di cui 100 fogli spessore mm. 10, lunghezza mm. 600 e 100 fogli mm. 10, m. 1700, larghezza mm. 600, 620 e 620. Importo L. 4520. Cauz. L. 452. Consegna a giorni 60.

Aggiudicazioni.

Ministero della Marina (Contratti a trattativa privata). — Società Terni, tonn. 4000 acciaio ai 3 dip. e Taranto, L. 1,120,000;

Società Ligure Metallurgica, tonn. 3500 acciaio ai 3 dipartimenti e Taranto, L. 960,000;

Vianello Mero Sartori di Venezia, caldaie tipo Bellis, 3° dipartimento, L. 1002;

Edmondo Dubou di Torino, pesatrice, 3° dipart., L. 1950;

Ansaldo di Sampierdarena, apparato motore per barche, 1° dipartimento, L. 5600;

Ansaldo di Sampierdarena, evaporatore pel *Dandolo,* 1° dipartimento, L. 8900;

Fabbriche Unite biacche di Genova, minio in polvere, 2° dipartimento, L. 20,712;

Tarizzo Lodovico di Torino, trapano radiale, Taranto, L. 5200;

Ansaldo di Sampierdarena, agghiaccia timone *Saint-Bon,* 3° dipart., L. 37,780;

De Luca di Napoli, chiavarde, 2° dip., L. 2237;

De Luca di Napoli, accessori di bronzo, 3° dip., L. 2264.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

	8bre 17	8bre 24
Azioni Ferrovie Biella	L. 510	510
» » Mediterranee	» 503	502
» » Meridionali	» 640.25	638.75
» » Pinerolo (1ª emiss.)	» 380	380
» » » (2ª »)	» 360	360
» » Secondarie Sarde	» 274	274
» » Sicule	» 600	600
Buoni Ferrovie Meridionali	» 556.50	556.50
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e		
» » Sicule *A. B. C. D.*	» 286	289.25
» » Cuneo (2ª emiss.)	» 312	315
» » Gottardo 4°/₀	» 101.40	101.30
» » Mediterranee 4 0[0	» 511	511
» » Meridionali	» 295.50	295
» » Meridionali Austriache	» 391.50	391.50
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 301.25	301.50
» » » 2ª emiss.	» 286.25	286.50
» » Pontebba	» 464	463.50
» » Sarde, serie *A*	» 291	291
» » » serie *B*	» 292.50	292.50
» » » 1879	» 290	290
» » Savona	» 313	313
» » Secondarie Sarde	» 430	428
» » Sicule 4 0[0 oro	» 472.50	472
» » Tirreno	» 458	458
» » Vittorio Emanuele	» 308	307

ESTRAZIONI E PAGAMENTI.

Rete Adriatica. — LIII estrazione dei buoni in oro (Vedi pagine *Annunzi*).

Ferrovia Torino-Savona-Acqui. — La *Gazzetta Ufficiale* del 21 ottobre, n. 249, pubblica la distinta delle 98 obbligazioni state estratte il 1° ottobre e rimborsabili in L. 500 dal 1° gennaio 1897.

CONVOCAZIONI.

SOCIETÀ FERROVIARIE, TRAMVIARIE E DI NAVIGAZIONE.

13 novembre. — **Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde.** — Assemblea generale straordinaria per le ore 15, nella Sede sociale in Roma, via del Corso, 374.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA. — 28ª Decade — dal 1° al 10 Ottobre 1896

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Prodotti indiretti	TOTALE	Media dei chilom esercitati
			PRODOTTI DELLA DECADE.				
1896	1,191,265.22	56,914.28	613,646.64	1,714,797.49	7,648.65	3,584,272.28	4,247.00
1895	1,271,050.30	59,430.45	570,410.54	1,580,310.41	9,554.25	3,490,755.95	4,215.00
Differenze nel 1896	— 79,785.08	— 2,516.17	+ 43,236.10	+ 134,487.08	— 1,905.60	+ 93,516.33	+ 32.00
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.				
1896	29,206,925.47	1,448,024.58	9,006,763.13	31,831,151.84	315,987.65	71,808,852.67	4,247.00
1895	29,624,465.69	1,393,553.41	9,164,664.38	32,831,737.69	337,413.48	73,351,834.65	4,215.00
Differenze nel 1896	— 417,540.22	+ 54,471.17	— 157,901.25	— 1,000,585.85	— 21,425.83	— 1,542,981.98	+ 32.00

RETE COMPLEMENTARE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Prodotti indiretti	TOTALE	Media dei chilom esercitati
			PRODOTTI DELLA DECADE.				
1896	91,990.56	2,140.35	44,560.93	153,541.98	851.35	293,085.17	1,359.88
1895	91,501.60	2,410.25	37,250.10	131,610.25	930.65	263,702.85	1,391.87
Differenze nel 1896	+ 488.96	— 269.90	+ 7,310.83	+ 21,931.73	— 79.30	+ 29,382.32	— 31.99
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.				
1896	1,951,206.76	50,953.61	685,253.10	2,748,672.06	37,231.83	5,423,317.36	1,359.88
1895	2,022,121.16	52,468.85	684,848.42	2,813,775.23	37,935.78	5,561,149.44	1,329.64
Differenze nel 1896	— 70,914.40	— 1,515.24	+ 404.68	— 65,103.17	— 703.95	— 137,832.08	+ 30.24

PRODOTTI PER CHILOMETRO DELLE RETI RIUNITE

PRODOTTO DELLA DECADE			PRODOTTO RIASSUNTIVO		
esercizio corrente	esercizio precedente	Differenza nel 1896	dell'anno corrente	dell'anno precedente	Differenza nel 1896
691.53	669.62	+ 21.91	13,774.53	14,232.30	— 457.77

ANNUNZI

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Società anonima sedente in Firenze — Capitale L. 260 milioni interamente versato

SERVIZIO FINANZA E TITOLI

Esercizio della Rete Adriatica.

LIIIma **ESTRAZIONE** dei **BUONI IN ORO** eseguitasi in Seduta pubblica il 1° Ottobre 1896.

I Buoni estratti saranno rimborsati a cominciare dal 1° Gennaio 1897, mediante la consegna dei Titoli muniti di tutte le Cedole semetrali non scadute. — Dal 1° Gennaio 1897 in poi cessano di essere fruttiferi.

NUMERI ESTRATTI

TITOLI DA CINQUE

N. delle Cart.	Numeri dei Buoni dal N.	al N.	N. delle Cart.	Numeri dei Buoni dal N.	al N.	N. delle Cart.	Numeri dei Buoni dal N.	al N.	N. delle Cart.	Numeri dei Buoni dal N.	al N.
88	436	440	1607	8031	8035	3234	16166	16170	5046	25226	25230
148	736	740	1636	8176	8180	3308	16536	16540	5075	25371	25375
159	791	795	1698	8486	8490	3311	16551	16555	5133	25661	25665
181	901	905	1699	8491	8495	3359	16791	16795	5140	25696	25700
213	1061	1065	1718	8586	8590	3375	16871	16875	5150	25746	25750
232	1156	1160	1757	8781	8785	3401	17001	17005	5173	25861	25865
249	1241	1245	1827	9131	9135	3572	17856	17860	5189	25941	25945
278	1386	1390	1866	9326	9330	3665	18321	18325	5205	26021	26025
295	1471	1475	1930	9646	9650	3673	18361	18365	5239	26191	26195
347	1731	1735	1995	9971	9975	3684	18416	18420	5248	26236	26240
357	1781	1785	2051	10251	10255	3739	18691	18695	5298	26486	26490
358	1786	1790	2057	10281	10285	3748	18736	18740	5325	26621	26625
424	2116	2120	2170	10846	10850	3756	18776	18780	5329	26641	26645
428	2136	2140	2183	10911	10915	3758	18786	18790	5335	26671	26675
447	2231	2235	2265	11321	11325	3830	19146	19150	5350	26746	26750
514	2566	2570	2378	11886	11890	3865	19321	19325	5358	26786	26790
536	2676	2680	2410	12046	12050	3890	19446	19450	5484	27416	27420
590	2946	2950	2412	12056	12060	3906	19526	19530	5485	27421	27425
630	3146	3150	2424	12116	12120	3926	19626	19630	5488	27436	27440
632	3156	3160	2428	12136	12140	3930	19646	19650	5495	27471	27475
636	3176	3180	2440	12196	12200	3969	19841	19845	5503	27511	27515
663	3311	3315	2459	12291	12295	3987	19931	19935	5519	27591	27595
707	3531	3535	2460	12296	12300	4049	20241	20245	5525	27621	27625
798	3986	3990	2482	12406	12410	4089	20441	20445	5611	28051	28055
825	4121	4125	2526	12626	12630	4101	20501	20505	5621	28101	28105
828	4136	4140	2530	12646	12650	4208	21036	21040	5640	28196	28200
896	4476	4480	2601	13001	13005	4262	21306	21310	5721	28601	28605
942	4706	4710	2607	13031	13035	4272	21356	21360	5839	29191	29195
950	4746	4750	2660	13296	13300	4317	21581	21585	5866	29326	29330
962	4806	4810	2666	13326	13330	4347	21731	21735	5882	29406	29410
988	4936	4940	2690	13446	13450	4381	21901	21905	5884	29416	29420
997	4981	4985	2694	13366	13470	4449	22241	22245	5900	29496	29500
1019	5091	5095	2715	13571	13575	4451	22251	22255	5911	29551	29555
1022	5106	5110	2735	13671	13675	4467	22331	22335	5964	29816	29820
1027	5131	5135	2774	13866	13870	4474	22366	22370	6057	30281	30285
1208	6036	6040	2840	14196	14200	4488	22436	22440	6060	30296	30300
1218	6086	6090	2870	14346	14350	4548	22736	22740	6078	30386	30390
1313	6561	6565	2892	14456	14460	4556	22776	22780	6094	30466	30470
1397	6981	6985	2953	14761	14765	4579	22891	22895	6107	30531	30535
1419	7091	7095	2976	14876	14880	4592	22956	22960	6143	30711	30715
1426	7126	7130	3028	15136	15140	4634	23166	28170	6159	30791	30796
1441	7201	7205	3103	15511	15515	4657	23281	23285	6181	30901	30905
1442	7206	7210	3140	15696	15700	4718	23586	23590	6222	31106	31110
1445	7221	7225	3173	15861	15865	4845	24221	24225	6252	31256	31260
1456	7276	7280	3182	15906	15910	4852	24256	24260	6319	31591	31595
1467	7331	7335	3190	15946	15950	4875	24371	24375	6404	32016	32020
1508	7536	7540	3213	16061	16065	4976	24876	24880	6441	32201	32205
1594	7966	7970	3229	16141	16145	5044	25216	25220	6444	32216	32220

N. delle Cart.	Numeri dei Buoni dal N.	al N.	N. delle Cart.	Numeri dei Buoni dal N.	al N.	N. delle Cart.	Numeri dei Buoni dal N.	al N.	N. delle Cart.	Numeri dei Buoni dal N.	al N.
6490	32446	32450	8238	41186	41190	9784	48916	48920	11417	57081	57085
6578	32886	32890	8249	41241	41245	9793	48961	48965	11419	57091	57095
6641	33201	33205	8278	41386	41390	9831	49151	49155	11423	57111	57115
6764	33816	33820	8293	41461	41465	9889	49441	49445	11451	57251	57255
6787	33931	33935	8314	41566	41570	9902	49506	49510	11464	57316	57320
6807	34031	34035	8332	41656	41660	9951	49751	49755	11550	57746	57750
6829	34141	34145	8422	42106	42110	9998	49986	49990	11558	57786	57790
6887	34431	34435	8465	42321	42325	10101	50501	50505	11569	57841	57845
6910	34546	34550	8501	42501	42505	10120	50596	50600	11590	57946	57950
6990	34946	34950	8519	42591	42595	10166	50826	50830	11612	58056	58060
6993	34961	34965	8600	42996	43000	10188	50936	50940	11684	58416	58420
7002	35006	35010	8607	43031	43035	10212	51056	51060	11697	58481	58485
7012	35056	35060	8649	43241	43245	10222	51106	51110	11702	58506	58510
7076	35376	35380	8651	43251	43255	10234	51166	51170	11744	58716	58720
7077	35381	35385	8655	43271	43275	10275	51371	51375	11790	58946	58950
7103	35511	35515	8682	43406	43410	10404	52016	52020	11842	59206	59210
7141	35701	35705	8696	43476	43480	10437	52181	52185	11853	59261	59265
7155	35771	35775	8722	43606	43610	10512	52556	52560	11904	59516	59520
7180	35896	35900	8726	43626	43630	10554	52766	52770	11930	59646	59650
7188	35936	35940	8770	43846	43850	10558	52786	52790	11978	59886	59890
7199	35991	35995	8792	48956	43960	10564	52816	52820	12022	60106	60110
7279	36391	36395	8797	43981	43985	10593	52961	52965	12027	60131	60135
7294	36466	36470	8821	44101	44105	10610	53046	53050	12031	60151	60155
7403	37011	37015	8824	44116	44120	10654	53066	53070	12053	60261	60265
7443	37211	37215	8833	44161	44165	10632	53156	53160	12064	60316	60320
7479	37391	37395	8852	44256	44260	10633	53161	53165	12141	60701	60705
7524	37616	37620	8862	44306	44310	10614	53266	53270	12147	60731	60735
7617	38081	38085	8864	44316	44320	10664	53316	53320	12173	60861	60865
7642	38206	38210	8899	44491	44495	10681	53401	53405	12244	61216	61220
7657	38281	38285	8903	44511	44515	10696	53476	53480	12303	61511	61515
7709	38541	38545	8944	44716	44720	10700	53496	53500	12304	61516	61520
7772	38856	38860	8948	44736	44740	10731	53651	53655	12313	61561	61565
7780	38896	38900	8950	44746	44750	10777	53881	53885	12370	61846	61850
7793	38961	38965	9057	45281	45285	10792	53956	53960	12395	61971	61975
7852	39256	39260	9074	45366	45370	10795	53971	53975	12442	62206	62210
7874	39366	39370	9210	46046	46050	10809	54041	54045	12503	62511	62515
7891	39451	39455	9220	46096	46100	10834	54166	54170	12505	62521	62525
7910	39546	39550	9248	46236	46240	10953	54761	54765	12559	62791	62795
7962	39806	39810	9257	46281	46285	10972	54856	54860	12560	62796	62800
7972	39856	39860	9411	47051	47055	11047	55231	55235	12600	62996	62000
7994	39966	39970	9474	47366	47370	11138	55686	55690	12670	63346	63350
8005	40021	40025	9513	47561	47565	11177	55881	55885	12769	63841	63845
8012	40056	40060	9607	48031	48035	11286	56426	56430	12787	63931	63935
8061	40301	40305	9627	48131	48135	11324	56616	56620	12840	64196	64200
8104	40516	40520	9631	48151	48155	11339	56691	56695	12854	64266	64270
8111	40551	40555	9675	48371	48375	11358	56786	56790	12918	64586	64590
8198	40986	40990	9722	48601	48610	11409	57041	57045	12960	64796	64800
8234	41166	41170	9782	48906	48910	11416	57076	57080			

TITOLI UNITARI

N. dei Buoni dal N.	al N.	N. dei Buoni dal N.	al N.	N. dei Buoni dal N.	al N.	N. dei Buoni dal N.	al N.	N. dei Buoni dal N.	al N.	N. dei Buoni dal N.	al N.
65511	65515	72471	72475	79096	79100	85696	85700	92001	92005	96301	96305
65561	65565	72521	72525	79116	79120	85796	85800	92041	92045	96686	96690
65836	65840	72661	72665	80236	80240	85836	85840	92046	92950	96916	96920
66251	66255	73006	73010	80426	80430	86111	86115	92131	92135	97031	97035
66546	66550	73441	73445	80471	80475	86276	86280	92251	92255	97076	97080
66576	66580	73601	73605	80496	80500	86656	86660	92396	92400	97121	97125
66671	66675	73691	73695	80581	80585	87051	87055	92106	92410	97271	97275
66921	66925	73711	73715	81241	81245	87716	87720	92571	92575	97496	97500
67196	67200	73746	73750	81761	81765	88436	88440	92606	92610	97691	97695
67321	67325	73756	73760	81886	81890	88491	88495	92676	92680	97866	97870
67811	67815	74011	74015	81896	81900	88521	88525	92716	92720	97906	97910
68261	68265	74071	74075	82231	82235	88686	88690	92781	92785	97931	97935
68586	68590	74166	74170	82236	82240	88706	88710	92841	92845	98281	98285
68656	68660	74176	74180	82306	82310	88986	88990	93571	93075	98581	98585
68706	68710	74236	74240	82391	82395	89031	89035	93086	93090	98616	98620
68791	68795	74556	74560	82581	82585	89036	89040	93161	93165	98716	98720
68821	68825	74741	74745	82766	82770	89076	89100	93766	93770	99071	99075
69066	69070	75006	75010	83076	83080	89221	89225	93831	93835	99091	99095
69081	69085	75031	75035	83126	83130	89266	89270	93851	93855	99286	99290
69096	69100	75291	75295	83196	83200	89461	89465	93891	93895	99356	99360
69331	69335	75786	75790	83366	83370	89606	89610	94076	94080	99466	99470
69536	69540	76076	76080	83406	83410	89756	89760	94561	94565	100036	100040
70011	70015	76126	76130	83481	83485	90216	90220	94566	94570	100601	100605
70201	70205	76186	76190	83876	83880	90411	90415	94786	94790	100621	100625
70216	70220	76281	76285	83996	84000	90496	90500	94816	94820	100676	100680
70556	70560	76351	76355	84186	84190	90656	90660	94841	94845	100721	100725
70791	70795	76391	76395	84246	84250	90941	90945	94871	94875	100876	100880
71156	71160	76736	76740	84416	84420	90986	90990	95011	95015	101381	101385
71246	71250	76831	76835	85201	85205	91346	91350	95501	95505	101641	101645
71256	71260	76986	76990	85226	85230	91351	91355	95681	95685	101706	101710
71876	71880	77331	77335	85416	85420	91486	91490	95801	95805	101891	101895
71941	71945	77391	77395	85491	85495	91501	91505	95981	95985	101921	101925
72016	72920	78716	78720	85501	85505	91506	91510	96146	96150	102006	102010
72356	72360	78736	78740	85521	85525	91811	91815	96236	96240	102151	102155

N. dei Buoni dal N.	al N.	N. dei Buoni dal N.	al N.	N. dei Buoni dal N.	al N.	N. dei Buoni dal N.	al N.	N. dei Buoni dal N.	al N.
102161	102165	108676	108680	115306	115310	120351	120355	127121	127125
102216	102220	109201	109205	115416	115420	120371	120375	127211	127215
102331	102335	109336	109340	115551	115555	120521	120525	127351	127855
102471	102475	109406	109410	115676	115680	120816	120820	127636	127640
102706	102710	109496	109500	115761	115765	120896	120900	127721	127725
103186	103190	109821	109825	115776	115780	121881	121885	127861	127865
103221	103225	109841	109845	115926	115930	122156	122160	128106	128110
103251	103255	109891	109895	115946	115950	122206	122210	128141	128145
103301	103305	110041	110045	116041	116045	122211	122215	128231	128235
104181	104185	110581	110585	116056	116060	122246	122250	128316	128320
104306	104310	110611	110615	116221	116225	122836	122840	128351	128355
104361	104365	110766	110770	116291	116295	123066	123070	128531	128535
104566	104570	110906	110910	116631	116635	123246	123250	128701	128705
104601	104605	111241	111235	116741	116745	123361	123365	128986	128990
104676	104680	111236	111240	116821	116825	123536	123540	129571	129575
104706	104710	111266	111270	117251	117255	123631	123635	129766	129770
105151	105155	111301	111305	117631	117635	123946	123950	130141	130145
105366	105370	111376	111380	117156	117160	124286	124290	130381	130385
105381	105385	112336	112340	117896	117900	124771	124775	130736	130740
105851	105855	112701	112705	117981	117985	125021	125025	130811	130815
106311	106315	112806	112810	118161	118165	125316	125320	130816	130820
106401	106405	112841	112845	118261	118265	125566	125570	130951	130955
106586	106590	112866	112870	118511	118515	125656	125660	131021	131025
106911	106915	113661	113665	118726	118730	125976	125980	131061	131065
107126	107130	113811	113815	118826	118830	126011	126015	131246	131250
107541	107545	113816	113820	118876	118880	126021	126025	131271	131275
107601	107605	114251	114255	119121	119125	126211	126215	131291	131295
107706	107710	114371	114375	119216	119220	126281	126285	131401	131405
107741	107745	114421	114425	119301	119305	126336	126340		
107836	107840	114586	114590	119306	119310	126466	126470		
107971	107975	114671	114675	119356	119360	126666	126670		
108121	108125	114191	114695	119441	119445	126756	126760		
108521	108525	114986	114990	119531	119535	126791	126795		
108546	108550	115221	115225	120281	120235	127101	127105		

Firenze, il 1° Ottobre 1896.

NB. — Presso l'Amministrazione centrale della Società e presso i Banchieri corrispondenti trovasi ostensibile l'elenco delle Obbligazioni estratte e non ancora rimborsate.

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

Dai punti contro indicati alle stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)		BIGLIETTI SEMPLICI — Londra (1) 1a classe	Londra (1) 2a classe	Parigi (2) 1a classe	Parigi (2) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO — Londra (3) (Diritto di porto compreso) 1a classe	Londra (3) 2a classe	validità	Parigi (4) 1a classe	Parigi (4) 2a classe	validità
Via Moncenisio											
Torino	via Calais....	166 35	116 55	90 75	61 60	254 —	187 85	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni
	via Boulogne..	160 25	112 05								
Milano	via Calais....	180 90	129 15	104 85	72 25	272 25	199 30	45 giorni	166 35	119 —	30 giorn
	via Boulogne..	175 60	124 65								
Venezia	via Calais....	—	—	141 75	97 30	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni
	via Boulogne..										
Genova	via Calais....	187 —	181 —	111 40	76 05	—	—	—	—	—	..
	via Boulogne..	180 90	126 50								
Via Genova											
Livorno	via Calais....	209 90	147 05	134 30	92 10	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne..	203 80	142 55								
Firenze	via Calais....	217 30	152 25	141 70	97 30	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne..	211 20	147 75								
Roma	via Calais....	249 —	174 40	173 40	119 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne..	242 90	169 90								
Napoli	via Calais....	279 85	196 —	205 60	142 —	478 50	353 95	6 mesi (**)	—	—	—
	via Boulogne..	273 75	191 50								
Via Bologna											
Firenze	via Calais....	224 60	157 30	149 —	102 35	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne..	218 50	152 80								
Roma	via Calais....	263 85	184 80	188 25	129 85	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne..	257 75	180 30								
Napoli	via Calais....	294 80	206 50	220 60	162 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne..	288 70	202 —								
Brindisi	Via Napoli via Calais	325 85	228 20	251 60	174 20	543 25	399 30	6 mesi (*)	—	—	—
	Via Napoli via Boul.	319 75	223 70								
	Via Bolog. via Calais	302 65	211 95	227 05	157 —	525 45	386 80	6 mesi	—	—	—
	Via Bolog. via Boul.	296 55	207 45								
Messina	Via Napoli via Calais	369 25	259 75	295 —	205 80	—	—	—	—	—	—
	Via Napoli via Boul.	363 15	255 25								

OSSERVAZIONI.

BIGLIETTI SEMPLICI.

(1) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta.

Per diritto del bollo fr. 0.10 per i biglietti al disopra di 10 franchi.

(2) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi, che valgono per 20 giorni.

BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO.

(3) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta.

(*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capo-stazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo, nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli, ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia.

(**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via.— Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto.

(4) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI	1a e 2a CLASSE				1a e 2a CLASSE		Treno di lusso PENINSULAR-EXPRESS settimanale il venerdì part. da LONDRA
		Via Folkestone	(*)		(***)		(1)
Londres Ch.-Cross Par.	9 — a.	10 — a.	11 — antim.		9 — p.		9 — p.
Londres Victoria . . —	9 — a.		11 — antim.		9 — p.		9 — p.
Douvres . . . . —	10 55 a.		1 — pomer.		11 — p.		11 — p.
Calais-M. (*Buffet*) (ora di Greenwich) Arr.	12 15 a.		2 20 pomer.		12 25 a.		12 25 p.
	Déjeun.						
Calais-M. (ora francese) Par.	1 — p.		3 — pomer.		1 19 a.		12 45 a.
Boulogne-Gare (*Buffet*) Arr.	1 39 p.	2 30 p.	—		1 59 a.		—
Boulogne-Gare (*Buffet*) Par.	1 41 p.	2 35 p.	—		2 01 a.		—
Amiens (*Buffet*) Arr.	3 14 p.	4 09 p	5 12 pomer.		3 41 a.		2 55 a.
Amiens (*Buffet*) Par.	3 19 p.	4 14 p.	5 17 pomer.		3 46 a.		3 — a.
Paris-Nord (*Buffet*) Arr	5 — p.	5 50 p.	7 — pomer.		5 38 a.		Per la grande cintura
	Pranzo						
Paris-Nord (*Buffet*) Par.	6 23 p.		7 44 pomer.		6 23 a.		
Paris-Lyon (*Buffet*) Arr.	7 11 p.		8 26 pomer.		7 29 a.		
	1a e 2a classe		(B) 1, 2 cl.	1a 2a cl.	1a cl.	1a 2a cl.	
Paris-Lyon (*Buffet*) Par.	7 25 p.		8 50 p.	9 05 p.	9 25 a.	2 15 p.	
Dijon . . . . Arr.	12 08 a.		1 48 a.	2 19 a.	2 19 p.	7 13 p.	9 49 a.
Genève . . . . —	5 49 a.		»	8 46 a.	8 18 p.	—	—
Aix-les-Bains . . . . —	4 56 a.		6 28 a.	7 55 a.	7 27 p.	12 27 a	2 14 p.
Chambéry . . . . . . —	5 30 a.		6 56 a.	8 38 a.	8 09 p.	12 50 a.	2 40 p.
Modane . . . . —	9 09 a.		9 43 a.	1 40 p.		3 36 a.	5 22 p.
Torino (ora dell'Europa centrale (2). . . Arr.	2 20 p.		2 20 p.	6 40 p.	—	8 10 a.	9 56 p.
Torino . . . . Par.	2 40 p.		2 40 p.	7 55 p.	—	8 45 a.	
Novara . . . . Arr.	4 36 p.		4 36 p.	9 51 p.	—	10 42 a.	
Milano . . . . Arr.	5 35 p.		5 35 p.	11 05 p.	—	11 40 a.	
						1a 2a cl.	
Torino . . . . Par.	—		2 45 p.	8 10 p.	—	8 40 a.	
Genova . . . . . . Arr.	—		6 16 p.	11 18 p.	—	12 » p.	
San-Remo . . . —	—		11 22 p.	8 43 a.	—	4 34 p.	
Pisa . . . . —	—		10 55 p.	3 41 a.	—	4 45 p.	
Firenze . . . . —	—		12 45 a.	7 30 a.	—	7 05 p.	
Livorno . . . . —	—		11 39 p.	5 27 a.	—	5 55 p.	
Roma . . . . —	—		6 40 a.	10 33 a.	—	11 30 p.	
Napoli . . . . —	—		1 36 p.	6 30 p.	—	7 10 a.	
Brindisi . . . . —	—		»	»	—	6 10 p.	
Torino . . . . Par.	—		2 45 p.	7 05 p.	—	8 40 a.	10 04 p.
Alessandria . . . . Arr.	—		4 17 p.	8 55 p.	—	10 15 a.	11 32 p.
Bologna . . . . —	—			2 12 a.	—	2 53 p.	4 03 a.
Ancona . . . . —	—		—	6 52 a.	—	11 10 p.	8 — a.
Brindisi . . . . —	—		—	10 17 p.	—	11 » a.	6 20 p.
Firenze . . . . —	—		—	6 23 a.	—	6 25 p.	Arrivo a Brindisi la domenica
Roma . . . . —	—		—	12 50 p.	—	11 50 p.	
Napoli . . . . . . Arr.	—		—	6 30 p.	—	7 10 a.	

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

RITORNO

STAZIONI	1a e 2a CLASSE	1a e 2a CLASSE		1a e 2a CLASSE	
Napoli. (ora dell'Europa centrale (2) . . Par.	7 50 a.	—	—	2 55 p.	
Roma . . . . —	2 30 p.	—	—	11 10 p.	
Firenze . . . . —	9 05 p.	—	—	6 10 a.	
Brindisi . . . . —	6 10 a.	—	—	5 35 p.	
Ancona . . . . —	8 32 p.	—	—	5 35 a.	
Bologna . . . . —	1 35 a.	—	—	10 30 a.	
Alessandria . . . . . —	6 38 a.	8 33 a.	10 54 a.	9 15 p.	
Torino . . . . Arr.	8 30 a.	10 13 a.	12 36 p.	10 49 p.	
Brindisi . . . . . . Par.	—	—		9 45 a.	
Napoli . . . . —	8 20 a.	2 55 p.		11 15 p.	
Roma . . . . —	2 40 p.	8 50 p.	10 17 p.	8 — a.	
Livorno . . . . —	9 40 p.	»	4 10 a.	1 45 p.	
Firenze . . . . —	8 20 p.	»	»	11 40 a.	
Pisa . . . . —	10 32 p.	2 52 a.	4 52 a.	2 23 p.	
San-Remo . . . —	7 26 p.	»	3 33 a.	11 59 a.	
Genova . . . . —	2 45 a.	6 35 a.	8 52 a.	7 — p.	
Torino . . . . Arr.	7 45 a.	10 18 a.	12 36 p.	10 49 p.	
Milano . . . . . . Par.	1 50 a.	7 — a.	10 40 a.	8 18 p.	
Novara . . . . —	4 30 a.	8 19 a.	11 40 a.	9 16 p.	
Torino . . . . Arr.	8 25 a.	11 05 a.	1 40 p.	11 10 p.	
Torino . . . . Par.	8 50 a.	—	2 20 p.	11 25 p.	—
Modane (ora franc.) . —	12 21 p.	—	5 48 p.	2 29 a.	—
Chambéry . . . . . . —	3 42 p.	—	8 39 p.	5 01 a.	—
Aix-les-Bains . . . . —	4 14 p.	—	9 20 p.	5 27 a.	—
Genève . . . . —	3 03 p.	7 23 p.	—	4 14 a.	—
Dijon . . . . —	11 20 p.	2 08 a.	2 23 a.	11 40 a.	1 12 p.
Paris-Lyon (*Buffet*) Arr.	5 08 a.	6 55 a	7 10 a.	5 43 p.	5 59 p.
Paris-Lyon (*Buffet*) Par.	7 35 antim.			6 48 p.	
Paris-Nord (*Buffet*) Arr.	8 37 antim.			7 49 p.	
			Déjeun.	*Pranzo*	
	A) 1a, 2a classe	1a 2a cl.	1a 2a cl.	(**) 1a, 2a, 3	
Paris-Nord (*Buffet*) Par.	9 — antim.	10 30 a.	11 50 a.	9 — p.	
Amiens (*Buffet*) Arr.	10 40 antim.	12 06 p.	1 25 p.	10 47 p.	
Amiens (*Buffet*) Par.	10 45 antim.	12 26 p.	1 30 p.	10 52 p.	
Boulogne-Gare (*Buffet*) Arr.	12 18 pomer.	2 — p.	»	12 34 a.	
Boulogne-Gare (*Buffet*) Par.	12 20 pomer.	2 03 p.	»	12 36 a.	
Calais-M. (*Buffet*) (ora francese) Arr.	1 » pomer.	Via Folkestone	3 40 p.	1 20 a.	
Calais-M. (ora di Greenwich) Par.	1 11 pomer.		3 45 p.	1 40 a.	
Douvres . . . . —	3 05 pomer.		5 45 p.	3 45 a.	
Londres Victoria . Arr.	4 50 pomer.		7 30 p.	5 40 a.	
Londres Ch.-Cross Arr.	4 55 pomer.	6 — p.	7 35 p.	5 40 a.	

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSERVAZIONI. — *Viaggiatori.* — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende viaggiatori di 3a classe da Parigi per Boulogne, Calais e l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori di 3a classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne. (A) Questo treno non prende i viaggiatori di 2a classe che per Calais e l'Inghilterra. (B) Il treno che parte da Parigi-Lione alle 8.50 pom. non prende a Parigi in 2a classe che i viaggiatori a destinazione dell'Italia per il Moncenisio. — *Nota importante.* I treni che partono da Parigi-Nord per Londra alle 9 a. e alle 9 p. e quelli che partono da Londra per Parigi-Nord alle 9 a. e alle 9 p., prendono viaggiatori per Boulogne e Boulogne Tintelleries. — *Vetture dirette da Calais verso P.-L.-M.* Una vettura lits-salon e di 1a classe ed una vettura di 2a classe vanno direttamente da Calais a Milano col treno che parte da Calais alle 3 p. e da Parigi-Lione alle 8.50 p. Una vettura di prima classe lits-salon va direttamente da Calais a Ginevra col treno che parte da Calais alle 1 p. e da Parigi-Lione alle 7.25 p. — *Da P.-L.-M. verso Calais.* Una vettura lits-salon e di prima classe ed una vettura di seconda classe vanno direttamente da Milano a Calais col treno partente da Milano alle 10.40 a. e da Parigi-Nord alle 9 a. Una vettura di prima classe lits-salon va direttamente da Ginevra a Calais col treno che parte da Ginevra alle 7.23 p. da Parigi-Nord alle 9 a. — ═ Fermata per prendere viaggiatori senza lasciarne. — ∽ Fermata per lasciare viaggiatori senza prenderne.

Torino, 1896 — Tip. Lit. Camilla e Bertolero di Natale Bertolero, Via Ospedale, 18.

ANNO XXIX. Sabato, 31 Ottobre 1896 NUM. 44.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50

» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea

Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze. 13 — Torino

L'INCHIESTA FERROVIARIA
E L'ARTICOLO 103 DEL CAPITOLATO

Alla vigilia in cui la Commissione d'inchiesta ferroviaria sta per passare dal lavoro preparatorio a quello concludente degli interrogatori, per poi addivenire alle sue deliberazioni, crediamo far cosa utile ed onesta di pubblicare i passi principali delle sentenze di Corti e Tribunali sulla interpretazione legale del tanto controverso articolo 103 del capitolato, che forma la base principale dei reclami dei ferrovieri, dietro i quali reclami fu decretata un'inchiesta, i cui risultati ci dimostreranno se essa fu veramente utile ed opportuna.

La Corte d'Appello di Firenze, nella vertenza Conti, nell'udienza del 19 gennaio 1889, a conferma della sentenza di prima istanza, dichiara:

Gli antichi regolamenti cesseranno di aver vigore colla emanazione del nuovo fatto in ordine all'art. 103 del capitolato annesso alla legge 27 aprile 1885, dove altro diritto non fu riservato agli impiegati, all'infuori della conservazione dello stipendio allora goduto.

La Corte di Cassazione di Firenze, nella vertenza Dirigenti, nell'udienza 28 marzo 1895, statuì quanto segue:

A torto poi si rimprovera alla sentenza denunziata la mancanza di motivazione sulla così detta constatazione, da parte del Governo, prescritta dall'art. 103 della suindicata legge sulle concessioni ferroviarie, imperocchè la sentenza stessa ritenne, e con varie argomentazioni dimostrò, infondato l'asserto che il regolamento del 1886 fosse inefficace per mancare un provvedimento governativo che lo approvasse e ne autorizzasse l'applicazione. E disse bene; perchè constatare vuol dire verificare, assicurare ciò che implica un atto, il quale può essere interiore od esteriore, per modo che, anche senza alcuna esplicita approvazione, può esso compiersi efficacemente, quando niuna osservazione in contrario sia a farsi dopo la eseguita verificazione. L'atto esteriore invece sarebbe necessario nel caso che la materia soggetta ad esame meritasse censura.

L'atto esteriore, ovvero l'approvazione del Governo, fu da taluno richiesta e proposta, ma il Governo rifiutò questo, che a lui parve un potere effimero e pericoloso; al Governo fu comunicato il regolamento, che fu poi legalmente attuato nel 1886, perchè il Governo stesso non vi trovò niente in contrario; e non credè dovere emettere disposizioni in senso contrario (Relazione ministeriale per il progetto di legge per le convenzioni ferroviarie, pag. 178. Saracco, ministro, tornata del 7 febbraio 1888; Finali, ministro, tornata del 10 giugno 1890).

Dunque è pienamente conforme all'art. 103 della citata legge il regolamento del 1886 per essere stato prima della sua attuazione comunicato al Governo, il quale constatò che in esso erano rispettati i patti del relativo capitolato.

Invano si deduce che il suddetto art. 103 permette al concessionario di determinare le norme per l'avanzamento, le sospensioni e le dispense dal servizio degli impiegati, ma non le destituzioni, conciossiachè il vocabolo generale « dispensa », o liberazione dagli obblighi assunti, comprende tanto il caso di dispensa propriamente detta temporanea o definitiva, di cui agli art. 25, 28 del regolamento del 1866, quanto la dispensa dal servizio che si pronuncia per destituzione a causa di mancanze commesse dagli impiegati (citato art. 57).

La Corte d'Appello di Roma, nella vertenza Moriconi, nell'udienza del 30 luglio 1896, sentenziava:

L'art. 103 del capitolato annesso alla legge 27 aprile 1885, null'altro assicura agli impiegati provenienti dalle cessate Amministrazioni ferroviarie, che la conservazione dello stipendio nella misura in cui lo percepivano al momento del loro passaggio alle attuali Società esercenti.

Il citato art. 103 riconobbe alle dette Società il diritto di stabilire nuovi organici e regolamenti intorno al personale, il che esclude in esse l'obbligo di mantenere gli organici e regolamenti precedenti.

Quand'anche la compilazione di nuovi organici costituisse un obbligo e non un diritto delle Società, e non vi avessero adempiuto, non spetterebbe ai singoli impiegati, ma allo Stato l'azione, sia per richiamarlo all'osservanza dell'obbligo contratto, sia per esigere quelle emende e modificazioni che si reputassero necessarie nell'interesse generale dell'esercizio.

La tabella graduatoria organica adottata dalla Società Adriatica, ha tutti i caratteri dell'organico menzionato dall'art. 103 del capitolato e soddisfa alla condizione ivi richiesta, essendo stata, prima della sua attuazione, comunicata al Governo.

Anche ammesso che siffatta tabella non corrispondesse a tutte le esigenze di un ruolo organico, l'Autorità giudiziaria sarebbe incompetente ad istituire un simile apprezzamento, il detto cómpito spettando, per l'art. 103, esclusivamente al Governo.

È inutile ricercare quale giudizio il Governo abbia dato circa gli organici adottati dalla Società Adriatica; perchè dal momento che l'art. 103 non ha garantito agli impiegati altro che lo stipendio di cui erano provvisti al momento del loro passaggio alle nuove Società, nessun profitto possono i medesimi ricavare da una simile indagine, in ordine al loro trattamento futuro, intorno al quale nulla essendo stato loro garantito, non possono avere diritti ed azioni da accampare.

Gli organici sono per loro natura mutabili; e nessuna Amministrazione, adottandoli, intende impegnarsi irrevocabilmente a farne godere ai proprii impiegati i vantaggi di carriera ivi previsti; ond'è che dagli organici non nascono a favore degl'impiegati diritti acquisiti in ordine agli aumenti di stipendio e alle promozioni, salvo il caso di espresse particolari convenzioni in contrario.

Secondo le norme vigenti presso le antiche Ferrovie Romane, non si concedevano aumenti di stipendio se non dopo trascorso un quinquennio dall'ultimo aumento; e perciò gli impiegati provenienti dalle dette Ferrovie, che abbiano conseguito un aumento dalle nuove Amministrazioni in misura minore di quella solita a concedersi antecedentemente, ma prima del quinquennio, non avrebbero motivo di lagnarsi, anche quando la loro carriera avesse a regolarsi dalle dette vecchie norme, costituendo codesto aumento una anticipazione a tutto vantaggio dell'impiegato.

La determinazione dell'orario d'ufficio e della durata giornaliera del servizio da prestarsi da ogni impiegato non può riguardarsi come elemento convenzionale richiedente il consenso reciproco delle parti, ma è rimessa all'equo arbitrio dell'Amministrazione ferroviaria, salvo soltanto il rispetto alla giusta correlatività fra la rimunerazione e il lavoro.

L'art. 103, non avendo imposto alle Società l'obbligo di mantenere gli orari delle precedenti Amministrazioni, esse sono libere di regolarli come credono, sotto l'osservanza dell'accennata condizione, alla quale l'Adriatica non può dirsi che non si sia uniformata.

Il Tribunale Civile di Bologna, nella vertenza Maggesi, nell'udienza del 30 luglio 1896, nel respingere la domanda di questo, faceva le seguenti considerazioni:

E, venendo ora all'esame in *merito* delle domande del Maggesi, si osserva come il medesimo sostenga, innanzi tutto, come il suo contratto di locazione colla cessata Amministrazione dell'Alta Italia gli dia anche al presente il diritto di progredire nelle classi e nei gradi come era stabilito dalla pianta morale di quell'Amministrazione e del relativo regolamento; sostenendo poscia che le Convenzioni potevano bensì variare l'organico o pianta degl'impiegati, e cambiarne le qualifiche, senza pregiudizio però del *diritto acquisito* agli aumenti di stipendio ed alle promozioni di grado nelle proporzioni e tempi di cui alla pianta e regolamento dell'Amministrazione presso la quale per la prima volta stabilmente entrò a prestare servizio; che in ogni modo la convennta Società, non avendo ottemperato a quanto erale stato prescritto dal Governo colle Convenzioni stesse e specialmente coll'art. 103 del capitolato a quelle Convenzioni annesso, ed un organico dovendo quelle Società avere, vigere doveva la *Pianta morale* antica col relativo regolamento dell'anno 1871.

Su di che il Collegio rileva essere vero quanto il Maggesi espone, perchè risulta ampiamente dalla Pianta morale prodotta, che la carriera che si *poteva* percorrere sotto la cessata Amministrazione dell'Alta Italia era quale dalla Pianta stessa viene rappresentata, per cui esso, nulla ostando ed in conformità avendo quell'Amministrazione disposto, *avrebbe potuto*, al dì d'oggi, avere avuto cinque aumenti di stipendio e due promozioni di grado: ma è anche altrettanto vero e certo, che, quell'Amministrazione pure imperante, nessun impiegato, alla stessa soggetto per locazione d'opera, poteva vantare un *diritto quesito* sia all'aumento degli stipendi, come nella promozione nei gradi e qualifiche.

Basta leggere l'art. 13 del regolamento dell'anno 1871 per persuadersene: « A meno — ivi si dice — di circostanze » eccezionali specialmente giustificate, non è ammesso che » un agente possa *ottenere* (notisi, ottenere) un aumento di » stipendio se non trascorso un determinato intervallo di » tempo dall'ultimo conferitogli (e qui accenna agli inter» valli, secondo l'importare dello stipendio, più o meno » brevi) e poi prosegue: *semprechè la situazione effettiva » del personale, in confronto colla pianta morale lo per» metta*, e che non emergano a suo carico note sfavorevoli » per fatti di servizio od altro; *e bene inteso che queste di» sposizioni di massima non hanno per sè stesse alcuna forza » di costituire un diritto qualsiasi agli aumenti di stipendio » di cui si tratta* ». Adunque, anche per quelle disposizioni di massima aventi vigore, il Maggesi non avrebbe potuto mai tradurre in giudizio quella cessata Amministrazione, per ritardato od anche mancato aumento di stipendio, o per non ottenuta promozione di grado. Ed è del resto naturale e spiegabile, perchè non si può assolutamente imporre ad una Società commerciale qualsiasi, e specialmente ad una Società per imprese di trasporti, come quella convenuta, l'obbligo di mantenere sempre ed invariabilmente gli organici nel modo con cui sono stati emanati in una data situazione economica o nel principio della propria gestione di fronte alla variabilità del mercato, coi commerci e simili, che sinistramente possano riverberare sull'impresa da questa Società esercitata. Ciò stando, bisogna ragionevolmente ritenere che sia nelle Amministrazioni pubbliche dello Stato, come nelle Amministrazioni private o di private Società, al progresso nello stipendio e nel grado non può mai costituire il così detto *diritto di avanzamento*, ma soltanto formare una *speranza*, della quale allettasi chi pensa intraprendere una data pubblica o privata carriera. E le Società ferroviarie ben conoscevano questa necessità economica, e, come quella dell'Alta Italia, bene avvertivano i loro impiegati, che presso essa si ingaggiavano, che le disposizioni sulla loro carriera e sugli avanzamenti di stipendio e grado non avevano forza di costituire per essi un diritto qualsiasi. Era in pochi termini la negazione espressa del diritto acquisito pretestato dall'attore Arturo Maggesi. Il quale poi ancora a torto sostiene che per l'articolo 103 del Capitolato tutti i diritti come sopra, non in ogni modo acquisiti, dovevano essere a lui ed a tutti i più che 30 mila impiegati della Società assicurati. Occorre appena ripetere nella sua integrità quel tanto vessato e controverso articolo perchè, ad avviso del Collegio giudicante, l'affermazione non retta dell'attore si confuti colla semplice esposizione dell'articolo medesimo.

L'art. 103 del Capitolato annesso alla convenzione sta così scritto:

« Il Governo consegnerà l'elenco di tutto il personale in » attività di servizio presso le cessanti Amministrazioni fer» roviarie e negli opifici ceduti in esercizio il giorno del » cominciamento del contratto con la indicazione del grado, » dell'anzianità e degli stipendi. Il concessionario accetterà » in servizio il personale che verrà dalla Commissione di » ripartizione assegnato alla sua Rete, e ne regolerà la qua» lifica e lo stipendio in base alle classificazioni di organico, » che saranno da esso stabilite, avuto riguardo alla natura » ed importanza delle funzioni esercitate, ed, a parità di » merito, all'anzianità che ciascuno ha nell'ultimo suo grado. » Se i *nuovi ordinamenti* portassero per alcuno degli impie» gati *una diminuzione di stipendio*, sarà conservata agli » impiegati medesimi, oltre al nuovo stipendio, la differenza » a *titolo di assegno personale*, che rimarrà sottoposta alla » ritenuta per la Cassa Pensioni.

« *Il primo ruolo organico applicato al personale esistente* » dovrà, prima della sua *attuazione*, essere *comunicato* al

» Governo, il quale dovrà constatare se il Ruolo medesimo » è compilato *in conformità alle prescrizioni del presente* » *Capitolato*. Il concessionario con un regolamento, che » sarà, prima della sua attuazione, comunicato al Governo, » il quale dovrà constatare se in esso sieno rispettati i patti » del presente Capitolato, determinerà le norme per l'avan- » zamento, le sospensioni e le dispense dal servizio degli » impiegati ». Ora da questo articolo si rileva come unica preoccupazione del Governo concedente le ferrovie e con esse cedente gli impiegati alle Società, era che ognuno di questi passasse alla nuova Amministrazione, *conservando* lo stipendio che aveva al momento della cessione, nonostante le nuove piante portassero diversità di qualifica e di stipendio, che, essendo minore, si doveva colmare con un assegno ad *hoc*; e nulla di più si garantiva, nè si poteva garantire all'impiegato, per le cose dette, niun ulteriore diritto acquisito essendovi da tutelare. Il Governo poi appunto per constatare se la nuova Amministrazione a questa prescrizione del Capitolato si fosse uniformata, ha voluto che non si indugiasse a presentargli quel *primo Ruolo organico* per verificare colla scorta dell'elenco degli impiegati, se a ciascuno era il proprio stipendio tale e quale stato mantenuto.

Ora, la Società convenuta, e non lo si contesta, ha il Maggesi col proprio stipendio di L. 1650, poscia fino a L. 2100, aumentato, ricevuto, solo attribuendogli per i nuovi ordinamenti la qualifica di *commesso* alla precedente di *applicato* equivalente; e se così è, date le attuali convenzioni per un ventennio invariabili, di che si lagna il Maggesi? La Società poi, a prova della sua osservanza al Capitolato, ha comunicato al Governo (non avendo obbligo di comunicarlo ad altri, nè di attendere l'approvazione di quello) la propria *tabella graduatoriale* con altra di *equiparazione;* tabelle di cui il Governo, senza fare alcuna osservazione, ha accusato ricevimento, come si rileva dai documenti in atti. Ciò posto, come sostenere che la convenuta non siasi all'art. 103 uniformata? Nulla importa del resto che in quella tabella non sianvi le *classi* ed il *numero* d'impiegati per ogni classe, come obbietta il Maggesi, una volta che l'intento unico era quello di accertarsi che tutti gli stipendi che percepivano gli impiegati, venivano rispettati nella loro quantità ed integrità.

Se dunque la Società è in regola di fronte alle Convenzioni e più precisamente di fronte all'art. 103 del Capitolato che più specialmente al *personale ordinario* si riferisce, avendo anche dall'anno 1886 presentato il regolamento di cui all'articolo medesimo, non potrà nemmeno dirsi che, non avendo *organico attuabile*, abbia a valere il precedente, non essendo ivi inoltre stata detta sillaba riguardo al mantenimento ed al rispetto degli organici precedenti, ed anzi questi intendendosi soppressi dal momento che si autorizzava la Società a fare organici da comunicarsi successivamente al Governo soltanto prima della loro attuazione; del resto, il mantenimento dei precedenti per la convenuta sarebbe riuscita cosa impossibile, sol che si pensi che la *massa* degli impiegati ad essa ceduti proveniva da diverse delle Società ferroviarie cessate.

Per le cose esposte è a concludersi che le domande dell'attore non hanno fondamento giuridico e debbono respingersi.

Dopo ciò non possiamo che associarci alla *Perseveranza* nel chiedere, se le deliberazioni della Commissione d'inchiesta, per quanto autorevoli, potranno avere una autorità superiore a quella dei tribunali. Certo che no. E allora, è evidente che qualunque deliberazione della Commissione d'inchiesta, che non fosse conforme alle sentenze dei tribunali, non avrebbe alcun effetto, e non potrebbe servire che a turbare vieppiù la mente di quegli agenti ferroviari che si vorrebbero proteggere.

La Commissione d'inchiesta sui rapporti fra le società esercenti le tre principali reti delle ferrovie e il loro personale, comincerà gli interrogatori orali a Milano il 6 novembre e li continuerà fino ad avviso contrario, nei giorni seguenti. Avvisi succesivi faranno conoscere le altre città in cui si faranno interrogatori.

La Commissione farà giornalmente due sedute segrete al palazzo della Prefettura, dalle 9 alle 12 e dalle 15 alle 19.

Chiunque desidera essere sentito, è pregato di darne avviso un giorno prima alla segreteria della Commissione al palazzo della Prefettura. Le persone invitate dalla Commissione avranno la precedenza su quelle che si presenteranno volontariamente e tanto dalle une che dalle altre, si interrogheranno prima quelle che avranno dato l'anzidetto avviso.

UNIONE INTERNAZIONALE PERMANENTE DI TRAMWAYS

ASSEMBLEA GENERALE — STOCCOLMA, 1896

Prima Questione. — « In quali condizioni ed in quali proporzioni fate entrare l'orzo nell'alimentazione dei vostri cavalli? » — *Relatore* Sig. Schadd, Direttore della « Amsterdamsche Omnibus Maatschappij » in Amsterdam.

Vennero, senza osservazioni, ammesse le conclusioni del relatore, che si riassumono come in appresso:

Qualora il prezzo dell'orzo presentasse delle differenze considerevoli col prezzo dell'avena o del maiz, si può senza pericolo realizzare un beneficio componendo in parte la razione d'orzo.

Se si esigono grandi sforzi o se i prezzi non presentano grandi vantaggi, l'avena deve avere la preferenza sull'orzo. A uguaglianza di prezzo fra il maiz e l'orzo, la sostituzione del maiz all'avena, merita la preferenza in confronto della sostituzione dell'orzo all'avena.

Seconda Questione. — « Formulare un programma d'esperienze da istituirsi dalle diverse Compagnie di Tramways per arrivare a determinare il più esattamente possibile il lavoro richiesto dai motori animati ed a calcolare di conseguenza la razione, tenendo conto della durata del lavoro, della velocità della marcia, del peso del carico, del coefficiente dello sforzo e di quello del tiraggio ». — *Relatore* Sig. Klitzing, Direttore della « Magdeburger Strassenbahn-Gesellschaft » in Magdebourg.

Le conclusioni del relatore vennero ammesse senza osservazioni, e sono le seguenti:

La composizione ed elaborazione di questo programma sembra dover presentare delle difficoltà considerevoli e non può essere fatta, a nostro avviso, che da una Commissione composta di specialisti che abbiano a fare un lavoro basato su uno studio approfondito dei documenti ch'essa potrebbe riunire in risposta ad un questionario appropriato e dettagliato.

Il risultato di un tale lavoro presenterà senz'altro un interesse scientifico considerevole, ma non potrà avere, a nostro avviso, nella pratica, che un valore relativo, poichè i dati che si avranno dai calcoli, corrisponderanno raramente alle condizioni speciali che reggono praticamente ciascun caso particolare.

Avuto riguardo a queste circostanze ed in considerazione del fatto che questa questione sembra inoltre non dover più offrire un interesse molto saliente per gli interessati, in seguito all'importanza ognora crescente che presenta per le Società dei Tramways, l'applicazione della trazione elettrica, io credo dover proporre di radiare dall'ordine del giorno lo studio della questione.

Terza Questione. — « Avete, in certe circostanze speciali, specialmente quando la disposizione dei luoghi non permetteva che l'impianto di una curva di raggio troppo ridotta, stabilito sulla via pubblica ed in piena linea, delle piattaforme girevoli funzionanti in servizio regolare?

« Nell'affermativa, descrivete il funzionamento di tali apparecchi e riproducetene i piani ». — *Relatore* Sig. Nonnenberg, segretario generale dell'Unione.

Conclusioni dell'Assemblea:

L'impiego di piattaforme girevoli in piena linea, in sostituzione di curve di piccolo raggio, non si giustifica che in casi affatto speciali e sembra doversi estendere tanto meno, che lo sviluppo della trazione meccanica e l'impiego di vetture rimorchiate s'accentua di giorno in giorno.

Quarta Questione. — « Quali sono i vantaggi e gli inconvenienti che presenta, dal punto di vista delle Ferrovie secondarie, l'impianto della linea:

a) sulle strade;
b) su piattaforma indipendente? ».

NB. — La considerazione principale che ha determinato la Società a stabilire la linea sulle strade è l'economia di primo impianto. È possibile che si abbia errato sul valore di questa considerazione e che, in certi casi, i vantaggi di quest'impianto economico siano largamente compensati dagli inconvenienti d'un esercizio più difficile e più costoso e d'una manutenzione molto più considerevole del materiale rotabile.

Relatore Sig. De Burlet, Direttore generale della Società Nazionale delle Ferrovie vicinali di Bruxelles, presentato dal Sig. De Pirch, d'Elberfeld.

Dopo scambio di idee ed osservazioni, vengono ammesse le conclusioni del relatore, che esplica come segue:

Noi siamo del parere che si potrebbero riassumere come segue i risultati dell'esame al quale noi ci siamo appoggiati e presentare questo riassunto, sotto forma di conclusione, all'Assemblea generale dell'Unione:

1. Non è possibile indicare in modo positivo ed applicabile a tutti i casi che possono presentarsi, se è preferibile d'impiantare le linee delle ferrovie secondarie su strade, su piattaforma indipendente o con sistema misto, cioè parte su strada e parte su piattaforma indipendente;

2. È questa una questione essenzialmente di specie, da studiarsi separatamente in ciascun caso particolare, e la soluzione dipende in gran parte dalle circostanze locali, topografiche, tecniche, finanziarie, amministrative ed altre;

3. Fra gli elementi principali che possono essere tenuti in conto nello studio della questione, si possono citare i punti seguenti sui quali dovrà specialmente correre il confronto a farsi, nei casi speciali da esaminarsi fra le diverse soluzioni possibili (tracciato su strada o su piattaforma indipendente in tutto od in parte):

a) *Spese di primo impianto:* d'una parte, terreni da acquistarsi, movimenti di terra da effettuarsi; dall'altra, costruzione generalmente più costosa;

b) *Traffico da servirsi:* Quale è la soluzione che vi soddisferà meglio e che procurerà più introiti alla linea?

c) *Condizioni tecniche della strada:* (rampe, curve, ecc.). Distinguere se si può stabilire la linea sulla banchina o nella carreggiata stessa della strada;

d) *Spese di manutenzione della linea e sue dipendenze:* da una parte, scarpe, trincee, opere d'arte; dall'altra, binario maggiormente danneggiato dal carreggio ordinario, scolo delle acque meno buono, scannellature da pulirsi, nevi, ecc.;

e) *Spese d'esercizio:* (trazione, olio, ecc., manutenzione del materiale ruotabile, ecc);

f) *Legislazione dei paesi:* principalmente dal punto di vista del diritto di espropriazione, degli obblighi di manutenzione e rifacimento di selciati e inghiaiamento, ecc.;

g) *Velocità:* alle quali i treni possono circolare; in generale, questo elemento non sembra avere un'importanza preponderante;

h) *Inconveniente della circolazione di treni su strade, nelle vie, ecc.:* incomodi per gli abitanti, pericoli di collisione colla circolazione ordinaria dei pedoni, vetture, carri, ecc., difficoltà d'ottenere le autorizzazioni di passaggio per treni lunghi e per le merci, ecc., interruzioni più frequenti del servizio.

Quinta Questione. — « Quali sono le regole che devono presiedere alle convenzioni da stipularsi fra le Compagnie:

1. Per le stazioni di contatto fra una grande linea ed una linea secondaria a scartamento differente;

2. Per le stazioni comuni fra due o più linee secondarie di scartamento uguale;

3. Per i tronchi comuni a più linee? ».

Relatore Sig. Thonet, Ingegnere-Direttore della Ferrovia Nord-Milano a Milano.

Conclusioni dell'Assemblea:

a) *Stazioni di contatto fra una grande linea ed una linea secondaria:* Le ferrovie delle grandi reti devono essere obbligate a permettere il raccordamento d'una ferrovia secondaria, allorchè questo raccordo sembra desiderabile nell'interesse generale.

Per quanto concerne le convenzioni da stabilirsi, non si possono fissare regole ben determinate applicabili a tutte le stazioni di contatto fra le grandi reti ferroviarie e le linee secondarie; risulta tuttavia dalla discussione che le basi di convenzioni devono essere tali che favoriscano il raccordo delle ferrovie secondarie alle grandi reti, limitando le spese di primo impianto alle installazioni strettamente necessarie e riducendo al minimo i canoni annuali ed i diritti di manovra eventuali dei vagoni.

I diritti di manovra dovrebbero essere soppressi quando havvi scambio di materiale fra le due ferrovie e che le manovre dei vagoni sui raccordamenti sono effettuati dalla locomotiva della piccola linea.

La spedizione diretta delle merci e dei viaggiatori deve farsi quando è possibile e una parte equa dei diritti fissi deve essere corrisposta alla ferrovia secondaria;

b) *Stazioni comuni fra due o più linee secondarie:* Per le stazioni comuni fra più linee secondarie, la regola generale deve essere la ripartizione delle spese fra le Società interessate, tenendo conto delle condizioni diverse dell'esercizio delle due linee, cioè delle spese proporzionali al traffico e di quelle che non lo sono, e prendendo per base di preferenza il numero degli assi; havvi luogo di determinare, se possibile, un canone annuale fisso da pagarsi dalle Società interessate, e che sarà da valutarsi equamente.

c) *Tronchi comuni:* Le convenzioni per l'esercizio dei tronchi comuni devono essere basate sulla repartizione delle spese di costruzione, di manutenzione e d'esercizio, proporzionatamente al traffico delle Società interessate; si terrà conto del costo della costruzione delle linee e delle installazioni, del personale comune e delle prestazioni di materie. La base della ripartizione potrà essere l'asse-kilometro o la vettura-kilometro.

Gli introiti appartengono alla Società alla quale appartiene il treno o la vettura; detta Società sopporta anche le spese di trazione.

Sesta Questione. — « Devesi regolare la lunghezza massima della composizione dei treni dei Tramways a vapore e delle Ferrovie secondarie?

« Nell'affermativa, su quali basi deve essere fatta questa regolamentazione?

« Quali sono le misure legislative o amministrative che regolano questa questione nei vostri paesi? ». — *Relatore* Sig. Siret, Direttore della « Antwerpsche Maatschappij voor den dienst van Buurtspoorwegen » di Anversa.

Conclusioni dell'Assemblea:

La lunghezza dei treni delle Ferrovie secondarie e dei Tramways suburbani non dovrebbe avere altri limiti che la forza dei motori ed il profilo della linea.

Settima Questione — « Come procedete per lo sgombro delle nevi sulle linee di Tramways a trazione meccanica su strade?

« Impiegate degli apparecchi spazza nevi, e come li mettete in moto? (con locomotive speciali, con locomotive attaccate ai treni a doppia trazione, con cavalli, ecc., ecc).

« Riproducete il disegno degli spazza-nevi che voi impiegate.

« Come si combina il servizio dello sgombro delle nevi dalla linea del Tramway con quello dello spazzamento della strada propriamente detta? ». — *Relatore* Sig. Kessels, Direttore dei Tramways interprovinciali Milano-Bergamo-Cremona, in Milano.

Conclusioni dell'Assemblea:

L'impiego razionale del sale è molto raccomandabile, indipendentemente dell'impiego degli apparecchi speciali, mossi sia in via meccanica che a braccia d'uomini.

Ottava Questione. — « Allorchè avete sostituita la trazione meccanica alla trazione animale, avete in considerazione degli sforzi più considerevoli ai quali le linee devono resistere colla trazione meccanica, rinforzate le vostre vie o sostituiti i vecchi binari con binari nuovi? ». — *Relatore* Sig. Fischer-Dick, membro della Direzione della « Grosse Berliner Pferdebahn Gesellschaft » in Berlino.

Conclusioni dell'Assemblea:

Allorchè viene sostituita la trazione meccanica alla trazione animale è necessario rinforzare le linee, avendo cura d'adottare per le giunzioni delle disposizioni tali che rendano dette giunzioni della massima resistenza all'aumento del peso, della velocità e del traffico, e non diano luogo ad alcun contrasto alla regolare scorrevolezza.

(*Continua*).

COSTANTINO PERAZZI

Il giorno 28 ottobre moriva in Roma il senatore **COSTANTINO PERAZZI**. Nato a Novara nel 1826, fu deputato del Collegio di Varallo dalla X alla XVI legislatura. Nella XV rappresentò alla Camera il Collegio di Novara, ove attualmente era Presidente del Consiglio provinciale.

Segretario generale di Sella al Ministero delle Finanze dal 1869 al 1873, fu del grande statista, oltrechè collaboratore intelligentissimo ed efficace, amico intimo ed affezionato. Il Perazzi fu compagno di studio del Sella all'*Ecole des Mines* di Parigi.

La sua alta competenza finanziaria era riconosciuta da tutti i partiti e la sua parola autorevole fu sempre ascoltata con molta deferenza in Senato ove entrò quando nel-

l'anno 1884, dopo la morte del Sella, volle ritirarsi dalla vita politica militante.

Nel penultimo Ministero Crispi, al Perazzi fu affidato il portafoglio del Tesoro, e tutti ricordano l'esposizione finanziaria che fece in quell'occasione, una fredda e sincera esposizione delle condizioni finanziarie, secondo il sistema del suo grande maestro Sella, senza pietose bugie, nè fronzoli artistici che, se raccolgono gli applausi, lasciano il campo alle delusioni.

Dopo pochi mesi il Perazzi era dimissionario.

L'on. Rudinì gli affidò, nel suo ultimo Ministero, i Lavori Pubblici, che tenne poco, ritirandosi con Ricotti, Colombo, Carmine e Sermoneta, solidale con essi nella questione delle riforme militari.

Durante il breve tempo che fu Ministro dei Lavori Pubblici, il Perazzi ripresentava i progetti di legge dell'onorevole Saracco, suo predecessore, sulle *Casse ferroviarie di Previdenza* e sui *Lavori e Provviste delle ferrovie* che l'attuale ministro Prinetti ha ritirato.

Egli aveva pure iniziato gli studi per una radicale modificazione dei contratti per l'esercizio ferroviario nell'intento di sopprimere tutte le difficoltà di esecuzione, eliminando le inevitabili controversie.

Con Costantino Perazzi scompare una delle più nobili e rigide figure della vita politica italiana ed un uomo di ingegno poderoso e di una rettitudine esemplare.

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

Interruzione della linea Roma-Pisa fra Chiarone e Montalto.

Come abbiamo annunziato nel precedente numero, col giorno di sabato, 24 corrente, venne riattivato l'esercizio sulla linea Roma-Pisa limitatamente ai treni diurni con trasbordo al Ponte Fiora, fra Montalto e Chiarone, mediante una passarella provvisoria appoggiata in parte sulla impalcatura caduta.

Si è poi ultimata nella giornata del 26 corrente la nuova passarella a monte del ponte ferroviario e da questo indipendente, affine di potere, mentre verrà continuato con maggior comodità il servizio anche notturno mediante trasbordo, procedere entro il più breve termine possibile al ripristino del ponte rovinato. Per questo l'Amministrazione ferroviaria ha conchiuso un regolare contratto colla Ditta G. Rodriguez di Napoli, per il rialzo della travata caduta nell'alveo del fiume, per le riparazioni ad essa occorrenti in seguito ai guasti riportati nella caduta e per il suo sostegno con un castello di legname eretto su pali battuti a rifiuto in sostituzione della spalla verso Roma, che è completamente distrutta, e con un altro simile castello di legname intermedio alle due spalle.

Tutti questi lavori si spera saranno ultimati verso la metà dell'entrante mese di novembre, e colla loro ultimazione sarà tosto ripreso il regolare e completo servizio senza trasbordo sulla linea Roma-Pisa.

Facciamo voti che il cattivo tempo e le nuove gravi piene del Fiora che si sono verificate in questi ultimi giorni non pongano soverchi ostacoli alla esecuzione d'urgenza dei detti importanti lavori.

><

Servizio diretto da Torino per il Gottardo.

In seguito a recenti accordi colla Ferrovia del Gottardo, si è potuto rendere possibile una nuova più diretta comunicazione di Torino col Gottardo, che sarà attivata col nuovo orario già pubblicato del 3 novembre p. v. Si potrà partire da Torino col diretto 15 delle 8.45 e giungere a mezzo di treni diretti a Bellinzona alle 13.35 in istretta coincidenza col treno lampo 58 del Gottardo per Lucerna, Basilea, Zurigo ed oltre.

><

Nuovo servizio giornaliero Ostenda-Milano.

Sulle ferrovie interessate al movimento viaggiatori fra il Belgio e la Svizzera sentendosi il bisogno di un terzo servizio diretto giornaliero, le Ferrovie dello Stato Belga iniziarono delle trattative anche colle Ferrovie italiane del Mediterraneo e dell'Adriatica per l'organizzazione di un nuovo treno giornaliero fra Ostenda e Milano, via Basilea-Chiasso, e per l'istituzione sullo stesso percorso di un treno di lusso. Ciò diede occasione ad una conferenza che ebbe luogo a Milano li 27 e 28 corrente, alla quale furono rappresentate le Ferrovie Belghe dello Stato, Alsaziano-Lorenesi, Svizzera Centrale, Gottardo, Mediterranea ed Adriatica.

><

Conferenze internazionali ferroviarie.

Come abbiamo preannunziato nel nostro numero 40 del 3 corrente, nei giorni 21 a 24 si è tenuta a Roma, presso l'Ufficio di Rappresentanza della Rete Mediterranea, una Conferenza fra le Amministrazioni ferroviarie partecipanti alla Lega italo germanica, nella quale si è trattata e concordata la riforma delle relative tariffe dirette e l'attuazione di prezzi ridotti per alcune merci soggette alla concorrenza marittima, e si sono inoltre discusse e risolute alcune questioni di massima.

Ha fatto poi seguito a quella predetta un'altra Conferenza, pel servizio delle derrate alimentari dall'Italia a Londra, coll'intervento anche dei delegati francesi, belgi ed inglesi, intorno al modo di parificare per quanto possibile i prezzi e le condizioni di trasporto esistenti per le tre vie del Brennero, del Gottardo e di Modane.

><

Ferrovia Cuneo-Ventimiglia.

(*Stato dei lavori della grande galleria di Tenda*).

Diamo nel seguente prospetto la situazione, riferita al 1° ottobre 1896, dello scavo e delle murature della grande galleria del Colle di Tenda, della lunghezza di m. 8,100, in costruzione lungo il tronco da Limone a Vievola, della ferrovia da Cuneo a Ventimiglia.

Scavo:	Dal 1° al 30 settembre 1896	Dal principio dei lavori al 30 settembre 1896	A farsi
Avanzata inferiore . .	160.00	5217.00	2883.00
Avanzata superiore . .	90.60	4921.60	3178.40
Calotta	102.50	4633.82	3466.18
Strozzo	142 80	4511.00	3589.00
Piedritto destro . . .	17.93	4355.13	3744.87
Piedritto sinistro. . .	15.15	4356.35	3743.65
Grande sezione completa	14.94	4354.14	3745.86
Acquedotto centrale .	»	4408.20	3691.80
Murature:			
Calotta	106.50	4610.82	3489.18
Piedritto destro . . .	23.93	4355.13	3744.87
Piedritto sinistro . .	15.15	4356.35	3743.65
Acquedotto centrale . .	»	4187.20	3912.80
Marciapiedi destro . .	»	4160.40	3939.60
Marciapiedi sinistro . .	152.00	4312.40	3787.60

><

La sistemazione del Porto di Brindisi.

Siamo informati che due Ispettori del Genio Civile, incaricati di studiare i provvedimenti più opportuni per la sistemazione del Porto di Brindisi, hanno rilevato la ne-

cessità di definire il modo di allacciare la ferrovia con i binari da posare lungo le banchine. Essi hanno all'uopo proposto al Ministero dei Lavori Pubblici, e questi ha ammesso, di nominare una Commissione che, sul luogo, prenda in esame lo stato delle cose, e proponga un temperamento che valga a raggiungere l'intento con soddisfazione dei diversi interessi che vi si connettono.

In tale Commissione saranno rappresentate le Amministrazioni dei Lavori Pubblici, della Marina, delle Ferrovie, del Comune e della Camera di Commercio della Provincia. La Commissione sarà presieduta dal signor comm. Francesco Toscano, Ispettore per l'ottavo compartimento del Genio Civile, il quale rappresenterà il Ministero dei Lavori Pubblici.

><

Nuove costruzioni dell'Adriatica.

(*Stato dei lavori al 1° settembre 1896*).

I. — Linea Lecco-Colico (in esercizio).

Continuano i lavori di completamento e sistemazione della linea.

II. — Linea Rocchetta Melfi-Potenza.

Tronco Rocchetta-Rionero (in esercizio). — Si seguita a lavorare in opere di sistemazione e consolidamento.

Tronco Rionero-Potenza. — a) Movimenti di materie. — Parte eseguita in rialzo m³ 464,150. Parte eseguita in iscavo m³ 457,437. Totale m³ 921,587. Parte da eseguirsi in rialzo m³ 107,941. Parte da eseguirsi in iscavo m³ 92,258. Totale m³ 200,786. Movimento complessivo m³ 1,121,199. Il lavoro fatto corrisponde a 81[100 del totale, con un aumento di 4[100 sul quantitativo del mese precedente.

b) Opere d'arte. — Delle 147 opere d'arte (fra maggiori e minori), N. 79 sono ultimate, 59 in costruzione e 9 non ancora iniziate. Durante il mese si è lavorato in 20 opere maggiori ed in 21 minori. Il lavoro eseguito corrisponde a 81[100 del totale, con l'aumento di 5[100 sul quantitativo del mese precedente.

c) Gallerie. — Il lavoro ha proseguito nel mese nelle 12 gallerie in costruzione. Si hanno nell'insieme: N. 5 gallerie ultimate, della lunghezza complessiva di m. 4111; N. 12 in costruzione, di lunghezza complessiva di m. 6000, e di questi sono eseguiti m. 5287. Il lavoro fatto corrisponde a 91[100 del totale, con l'aumento di 3[100 sul quantitativo del mese precedente.

d) Stazioni. — Si è lavorato nel mese ai fabbricati viaggiatori delle stazioni di Lagopesole e Potenza Superiore e si è iniziato il fabbricato cessi di Potenza Superiore. Il lavoro fatto nel mese nel mese non arriva a 1[100 del totale, onde si ritiene il quantitativo del mese precedente 72[100.

e) Case cantoniere. — Ultimate N. 36, in costruzione N. 4. Nel mese si è lavorato in 3 case. Il lavoro eseguito è di 96[100 del totale, con l'aumento di 1[100 sul quantitativo del mese precedente.

f) Passaggi a livello. — Lavoro eseguito 62[100 del totale, aumento di 1[100 sul mese precedente.

g) Opere di consolidamento. — Ultimate N. 60, in costruzione N. 29, nel mese ultimate N. 6.

h) Armamento. — Lavoro nel mese, ml. 1050 di massicciata, in 1° strato; e ml. 700 di posa. Nell'insieme si ha: massicciata, 1° strato ml. 13,480; massicciata, 2° strato ml. 1915. Posa ml. 4,460.

III. — Linea Sulmona-Isernia.

Tronco Sulmona-Cansano (in esercizio).

Tronco Cansano-Isernia. — a) Movimenti di materie. — Parte eseguita in rialzo m³ 1,314,885. Parte eseguita in iscavo m³ 918,885. Totale m³ 2,233,770. Parte da eseguirsi in rialzo m³ 48,820. Parte da eseguirsi in iscavo m³ 29,320. Totale m³ 78,140. Movimento complessivo m³ 2,311,910. Il lavoro fatto corrisponde a 95[100 del totale, con un aumento di 2[100 sul quantitativo del mese precedente.

b) Opere d'arte. — Delle 345 opere d'arte (fra maggiori e minori), N. 298 sono ultimate, N. 42 sono in corso di costruzione e N. 5 non iniziate. Durante il mese si è lavorato in 15 opere maggiori ed in 20 minori. Il lavoro eseguito corrisponde a 95[100 del totale, con l'aumento di 2[100 sul quantitativo del mese precedente.

c) Gallerie. — Ultimate N. 35, di lunghezza complessiva m. 20,414. In costruzione N. 5, di lunghezza complessiva di m. 579, di cui sono eseguiti m. 505. Il lavoro eseguito nel mese non influisce che per millesimi sulla percentuale; onde si ritiene quella del mese precedente 99[100.

d) Stazioni. — Si è lavorato nel mese in 20 fabbricati delle varie stazioni (nello stato di avanzamento sono indicate con segno × rosso le opere nelle quali si è lavorato durante il mese). Nell'insieme si hanno: N. 4 stazioni con i fabbricati ultimati, e N. 11 con i fabbricati in costruzione. Il lavoro eseguito corrisponde a 83[100 del totale con l'aumento di 5[100 sul quantitativo del mese precedente.

e) Case cantoniere. — Si è lavorato nel mese in N. 9 caselli, eseguendo in maggior parte lavori di finimento. Complessivamente si hanno: N. 72 case ultimate, e N. 25 in costruzione. Il lavoro fatto corrisponde a 95[100 del totale, con l'aumento di 2[100 sul quantitativo del mese precedente.

f) Passaggi a livello. — Lavoro eseguito 58[100 del totale, con l'aumento di 1[100 sul quantitativo del mese precedente.

g) Opere di consolidamento. — In costruzione, N. 15, ultimate, N. 128, iniziate nel mese N. 19, ultimate 17.

h) Armamento. — Eseguiti nel mese ml. 8850 di posa; nell'insieme si ha: massicciata 1° strato, ml. 76,870. Massicciata 2° strato ml. 21,106. Posa ml. 54,750.

><

Concessione speciale
pei trasporti dell'Esposizione di Belle Arti a Firenze.

Siamo informati che l'Adriatica, su domanda del Comitato per la prossima Esposizione di Belle Arti in Firenze, ha stabilito, in relazione a quanto prevede la condizione 28ª della concessione speciale 1ª, di concedere l'applicazione della concessione stessa ai trasporti degli oggetti che, non essendo stati ammessi alla detta Esposizione, verranno spediti al luogo d'origine prima della chiusura della Mostra, fissando come termine utile, per fruire di tale agevolezza, il periodo dal 20 novembre al 20 dicembre p. v.

><

Economie e modificazioni nel bilancio dei Lavori Pubblici.

Il Ministero dei Lavori Pubblici ha già consegnato a quello del Tesoro il bilancio per l'esercizio 1896-97; questo bilancio presenta una economia di L 7,600,000 ottenute mediante uno studio esatto dei diversi capitoli nella parte che si riferisce ai residui, di cui si usufruisce tutto il disponibile, in modo però che non si interromperanno i lavori in corso e si intraprenderanno anche quelli necessari, dove i progetti siano pronti, siano disponibili i fondi, e vi debbano contribuire gli enti locali. A queste economie si può dire che non concorra la diminuzione delle spese per ferrovie, in seguito al ritiro della legge dei 77 milioni, perchè alle spese ferroviarie,

per lavori di cui sono pronti i progetti, provvedesi egualmente con appositi stanziamenti in bilancio, mediante altri fondi che possono devolversi per lavori ferroviari.

Così pure alla riapertura della Camera l'on. Prinetti presenterà una legge colla quale il palazzo di giustizia sarà compiuto in quattro anni e ciò senza ricorrere ad operazioni finanziarie od anticipazioni da parte di appaltatori.

Il bilancio venne anche trasformato per ciò che riguarda la forma, cosicchè, ad esempio, tutta la spesa del personale venne riunita in un solo capitolo, affinchè non resti nascosta in qualche parte, sfuggendo così al controllo del Parlamento.

><

Il nuovo orario ferroviario e le vetture-ristorante.

Martedì, 3 novembre, andrà in vigore il nuovo orario sulle linee delle due Società Adriatica e Mediterranea. Con lo stesso giorno verrà ripreso sulla linea Genova-Ventimiglia (coi treni 42 e 47) un servizio di vettura-ristorante, alla quale possono accedere anche i viaggiatori di 2ª classe.

Nella vettura-ristorante del treno 42, sarà servita la colazione, ed in quella del treno 47, il pranzo. La colazione a L. 3.50 (vino escluso) si compone di: antipasto, latticini, carne calda con contorno, legumi, carne fredda, dessert.

Il pranzo a L. 4.50 (vino escluso) si compone di: minestra, antipasto, pesce, due piatti di carne, legumi, dolci, dessert. Vino L. 1.50 la bottiglia e L. 1 la mezza bottiglia.

><

Servizio con carrozze a letti fra Bologna e Brindisi.

La Direzione generale delle Strade Ferrate Meridionali ha disposto che a datare dal 4 novembre prossimo venga riattivato il servizio con carrozze a letti fra Bologna e Brindisi, il quale verrà effettuato due volte la settimana alle stesse condizioni e norme degli anni scorsi. Il turno di detto servizio sarà regolato come segue: Partenza da Bologna per Brindisi il mercoledì ed il sabato di ogni settimana col treno 69. Ritorno da Brindisi a Bologna col treno 70 di tutti i lunedì, e col treno 68 di giovedì.

><

L'ottavo Congresso degli Ingegneri.

Ci piace rilevare che l'ottavo Congresso degli Ingegneri tenutosi recentemente in Genova ha approvato il tema secondo proposto dall'ing. C. Coda, Capo-sezione al Mantenimento e Lavori della Rete Mediterranea, circa *i mezzi economici per aumentare la portata delle gru idrauliche e ridurre la sosta dei treni dovuti alla rifornitura d'acqua delle locomotive.*

L'ordine del giorno approvato è il seguente:

« L'VIII Congresso degli Ingegneri ed Architetti italiani facendo plauso alle proposte dell'ing. Coda, e riconoscendo i vantaggi che al servizio ferroviario deriverebbero, qualora economicamente si raggiungesse, cogli apparecchi dello stesso Ingegnere, il risultato di diminuire la sosta dei treni per il rifornimento d'acqua alle locomotive, fa voti, che il Governo inviti le Società esercenti a continuare ad intraprendere gli esperimenti per riconoscere praticamente la bontà del sistema proposto ».

><

Per il servizio ferroviario da Bari verso Reggio Calabria.

Ci scrivono da Bari che quella Camera di Commercio ha richiamato l'attenzione del Ministero dei Lavori Pubblici sulla opportunità che, non essendosi potuto ottenere la riattivazione dei treni diretti n. 81 e 84 fra Metaponto e Reggio Calabria, sia provveduto affinchè almeno una partenza da Bari venga allacciata col treno 262 di Taranto e con l'accelerato 83 di Metaponto, i quali treni nelle attuali contingenze rappresentano la più sollecita comunicazione con Reggio Calabria e la Sicilia. E pel ritorno poi l'accelerato 82, in correlazione col treno 253 per Taranto, sia messo in coincidenza col 966 per Bari, sopprimendo la fermata di ore 2.22 in Taranto, che torna di pregiudizio ai viaggiatori ed al servizio postale.

><

Istanza per un treno da Reggio a Taranto.

Siamo informati che le Camere di Commercio di Reggio Calabria e di Potenza lamentano che il treno n. 86, che parte da Reggio di Calabria, anzichè proseguire per Metaponto e Taranto, sia fatto fermare a Catanzaro-Marina, dove i viaggiatori e la corrispondenza devono sostare per sei ore prima di poter proseguire lungo la linea del Jonio. Ci consta che il Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio ha interessato quello dei Lavori Pubblici a procurare che la marcia del suddetto treno venga modificata secondo i voti delle Camere predette.

><

Ferrovie del Mediterraneo.

(*Proposte, progetti, preventivi, ecc., presentati all'approvazione governativa*).

La Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha sottoposto alla approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici:

1. Il contratto stipulato colla Ditta Macchi-Izar e Comp. di Milano, per la fornitura di 132,000 caviglie a vite mordente in acciaio, di cui 112,000 da m. 0.13 per armamento di primo tipo con rotaie da m. 12 e 20,000 da m. 0.16 di lunghezza per armamento R. M. 45;

2. La proposta per l'impianto della illuminazione a gas nella stazione di Busto Arsizio lungo la ferrovia da *Rho a Gallarate*, con annesso preventivo di spesa di lire 4250;

3. La proposta dei lavori occorrenti per provvedere all'impianto della fermata di Lazzarone al casello n. 3 della ferrovia da *Valenza a Vercelli*. La spesa all'uopo occorrente è preventivata in L. 1300;

4. La proposta per la ricostruzione di un tratto di muro di sostegno in stazione di Camogli, fra i chilometri 19.424 e 19.445.50 della linea da *Genova a Spezia*. Spesa preventivata L. 390;

5. Il contratto stipulato colla Società delle Officine di Savigliano per la costruzione di travata metallica pel sottovia Galileo Galilei presso la stazione di *Milano-Centrale;*

6. Il preventivo della spesa di L. 460 occorrente per la ricostruzione della parte superiore del muro di sostegno fra le progressive 13.651.62 e 13.809.69 della ferrovia da *Cuneo a Mondovì;*

7. Il progetto dei lavori occorrenti per provvedere all'ampliamento della fermata di Trezzano sul Naviglio, lungo la ferrovia da *Milano a Vigevano*, con annesso preventivo di spesa di L. 8100. Alla esecuzione delle opere si propone di provvedere mediante cottimo a trattativa privata;

8. La proposta per l'impianto di una condotta di acqua potabile in servizio della stazione di Laigueglia, derivandolo dall'imbocco *Levante* della galleria di Capo Mele, lungo la ferrovia da *Sampierdarena al Confine Francese*. La spesa all'uopo occorrente ammonta a L. 2780;

9. La proposta per la costruzione di un muro di sponda presso il casello 18 della linea da *Cuneo a Mondovì*, con annesso preventivo di spesa di L. 1600;

10. Il contratto stipulato colla Società Industriale della Valnerina di Terni, per la fornitura di 25,700 chiavarde per stecche con rosetta, di cui 18,000 a becco per armamento, di primo tipo; 2500 a testa sferica per armamento, modello E, e 5200 a becco per armamento, modello R. M. 45;

11. Il preventivo di L. 300 per lavori di riparazione ai rinforzi provvisori in legname del ponte in ferro sul primo diversivo dell'Ombrone, al chilom. 189.043.80 della linea *Roma-Pisa*. Spesa occorrente L. 300;

12. Il preventivo di L. 6600 per opere di difesa della linea *Alessandria-Acqui* contro le corrosioni della Bormida, al chilometro 14.500 presso Sezzè.

><

Ferrovie dell'Adriatico.

(*Progetti preventivi, ecc., presentati all'approvazione governativa*).

La Direzione Generale delle Strade Ferrate Meridionali ha sottoposto alla approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici:

1. La proposta dei lavori occorrenti per prolungare il muro a difesa, verso monte, della spalla sinistra del ponte in tre archi di luce di m. 13 ciascuno, sul torrente Miscano, al chilometro 72.852 della linea da *Foggia a Napoli*. La spesa necessaria per l'esecuzione del lavoro si presume in L. 5200. Alle opere si provvederà mediante appalto a trattativa privata;

2. La proposta per il riempimento con massi e pietrame del vano formatosi dietro il muro di sostegno delle Capanne, al chilometro 58.356 della ferrovia da *Bologna a Pistoia*. Spesa preventivata L. 700;

3. La proposta per lavori di riparazione ai guasti causati dalla piena del 6 agosto 1896 al ponte-viadotto sul torrente Quisa, al chilometro 6.975 della strada ferrata da *Bergamo a Lecco*. Spesa preventivata L. 500;

4. La proposta per riparare ai danni prodotti dall'alluvione del 20 settembre 1896, al chilom. 162.493 della linea *Pescara-Aquila-Terni*. Spesa occorrente lire 800;

5. Il progetto dei lavori occorrenti per impedire gli allagamenti nella trincea di accesso alla galleria di Serravalle, fra i chilometri 39.301 e 39.787 della linea *Firenze-Pistoia-Pisa*. La spesa all'uopo preventivata ammonta a L 12,000, ed alla esecuzione delle opere si propone di provvedere mediante appalto a trattativa privata;

6 La proposta modificata pei lavori relativi al prolungamento del piano caricatore nella fermata di Lurbo, lungo la ferrovia da *Bologna ad Otranto*. Spesa prevista L. 1600;

7. La proposta per il consolidamento e la sistemazione della scarpa sinistra del rilevato fra i chilometri 131.136.50 e 131.176.50, e fra i chilometri 131.236.50 e 131.251.50 della ferrovia *Piacenza-Bologna*, con annesso preventivo di spesa di L. 5000;

8. La proposta dei lavori occorrenti per provvedere al prolungamento del binario di incrocio nella stazione di Serravalle, lungo la ferrovia *Firenze-Pistoia-Pisa*. La spesa preventivata ascende a L. 4800;

9. La proposta delle spese occorrenti per provvedere alla sistemazione del fosso al chilometro 55.913 della linea *Termoli Campobasso*, con preventivo di spesa di L. 8300. Alla esecuzione dei lavori si propone di provvedere mediante trattativa privata;

10. La proposta per il rifacimento in acciaio, modello primo tipo delle ferrovie complementari, del tronco di linea armato col modello M. in ferro, e compreso fra i chilometri 34.239 e 36.829 della linea *Olmeneta-Brescia*. La spesa preventivata per l'esecuzione delle opere ammonta a L. 17,800, e quella pel materiale metallico di armamento a L. 45,981.35. Alla esecuzione dei lavori si provvederà in economia;

11. La proposta per il rifacimento in acciaio di chilometri 3 di binario ora in ferro, modello 2 ex-Alta Italia, fra i chilometri 55.773 e 58.883 fra le stazioni di Rigoli e Bagni di San Giuliano, lungo la linea *Pistoia-Pisa*, esclusi i due deviatoi estremi di quest'ultima stazione. La spesa preventivata per l'esecuzione delle opere ammonta a L. 18,300, e quella prevista pel materiale metallico di armamento ascende a L. 52,611.66.

><

Tariffe ferroviarie italiane.

La Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo, con parere favorevole, ha sottoposto al Ministero dei Lavori Pubblici le domande delle seguenti Ditte:

1. Domanda della Ditta G. Nossardi e F. di Nervi, perchè le sia rinnovata per un altro anno, a cominciare dal 2 dicembre p. v., ed alle stesse condizioni, la concessione fattale per i suoi trasporti di grano a vagone completo da Santa Limbania a Nervi;

2. Domanda della Ditta Domenico De-Gaetano di Isca sul Jonio, per ottenere che la concessione accordatale per i suoi trasporti di sansa vergine, anche alla rinfusa, a vagone completo, fra stazioni delle linee Calabresi, che scade il 10 del corrente ottobre, sia rinnovata alle stesse condizioni per un altro anno;

3. Domanda della Ditta Carlo De Martini, tendente ad ottenere la rinnovazione per un altro anno, ed alle stesse condizioni delle precedenti, della concessione, che scade col 31 del corrente mese di ottobre, per i suoi trasporti di sansa da e per Monopoli;

4. Domanda della Ditta Mazzurano ed Angelo per ottenere che le venga rinnovata per un altro anno, a cominciare dal 1° novembre p. v., ed alle stesse condizioni, la concessione fattale per i suoi trasporti di sansa vergine a vagone completo da qualsiasi stazione della Rete Mediterranea a Bari, percorrenti almeno 44 chilometri su linee della Rete Mediterranea;

5. Domanda della Ditta Ing. Viglezzi e Comp. per ottenere che le sia rinnovata per un altro anno, ed alle stesse condizioni, la concessione che viene a scadere col 31 dicembre p. v., relativa ai suoi trasporti di giobertite da Alpignano a località della Rete Mediterranea.

—

La Mediterranea, anche a nome dell'Adriatica e della Sicula, ha presentato, con parere favorevole, al Ministero dei Lavori Pubblici una domanda della Ditta Fratelli Selve per ottenere che le sia rinnovata per un altro anno, ed alle stesse condizioni, a cominciare dal 6 dicembre p. v., la concessione fattale per i suoi trasporti di rame e di ottone, in partenza da Donnaz per qualsiasi stazione delle tre grandi Reti.

—

La Mediterranea ha presentato alla approvazione governativa un progetto di modificazione al richiamo (3) dell'articolo 88 delle tariffe e condizioni pei trasporti (seconda edizione) circa la tassa per il bestiame da e per il Macello ed il Mercato di Milano. Colla proposta modificazione la vigente tassa del raccordo verrebbe limitata ad un massimo di L. 3 per ogni spedizione a vagone.

—

Il Ministero del Tesoro, d'accordo con quello delle Finanze, ha dato il proprio assenso:

1. Alla rinnovazione per un altro anno, a partire dal 5 ottobre corrente, della concessione speciale, di cui fruiva la Ditta Fratelli Bangleux per i trasporti di farine e di semolino da Livorno Torretta a Roma;

2. Alla rinnovazione per un altro anno, a partire dal 1° novembre p. v., della concessione di cui fruisce la Ditta Fratelli Tavella per i suoi trasporti di sale da Milano a Monza;

3. Alla rinnovazione della concessione speciale goduta dalla Società delle Olierie e Saponerie di Bari per i suoi trasporti di sansa;

4. Alla rinnovazione per un altro anno della concessione speciale goduta dalla Ditta Paul François di Monopoli pei suoi trasporti di sansa vergine.

—

L'Impresa di Navigazione sul lago di Garda ha sottoposto alla approvazione governativa due proposte, relative: l'una a modificazioni dell'articolo 26 delle tariffe pei trasporti concernenti i bagagli, l'altra per modificazioni al successivo articolo 27 riguardante il trasporto dei cani.

—

La Direzione generale delle Strade Ferrate Meridionali d'accordo con quella delle Ferrovie del Mediterraneo, ha sottoposto all'approvazione governativa la seguente proposta: La tariffa eccezionale n. 1006, piccola velocità, pei trasporti di lignite e formelle di lignite, la quale dovrebbe scadere col giorno 31 dicembre 1896, viene prorogata, in via di esperimento, per altri due anni, a tutto il 31 dicembre 1898.

A questo provvedimento le prefate Direzioni generali sono addivenute per fatto che l'esperimento fin qui seguito della tariffa medesima non è stato sufficiente per giudicare degli effetti della medesima.

—

La Direzione generale delle Strade Ferrate Meridionali, d'accordo con quella delle Ferrovie del Mediterraneo, allo scopo di facilitare maggiormente il traffico della *calamina calcinata*, della quale si hanno frequenti trasporti in ispecie dalla stazione di Ponte di Nossa (ferrovia della Valle Seriana) in transito a Bergamo, destinati a Genova per l'Estero, avrebbe deciso di ammettere la merce stessa a fruire della tariffa locale n. 222 piccola velocità, a condizione però che il carico venga fatto in carri aperti, senza copertone, o con copertone a pagamento, come si pratica per la *calamina nativa*.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Genova-Piacenza. — Il Consiglio comunale di Torriglia, discussa la questione della ferrovia diretta Genova-Piacenza, votò lire mille per lo studio del progetto, nominò una Commissione composta dei signori Norando, sindaco, Bevilacqua, Fasce Eugenio, Canale avvocato Federigo e Crosiglia Tito, e pubblicò un manifesto chiamante i Torrigliesi ad un comizio, cui, invitato, è intervenuto il deputato on. Gian Carlo Daneo.

Il comizio ebbe luogo il giorno 26. Dopo una vivace discussione si approvò un ordine del giorno con cui, ringraziato l'on. Daneo del suo intervento, si dava ampio mandato di raccogliere i mezzi necessari allo studio di questa ferrovia, studio diretto a tutelare insieme agli interessi nazionali quelli dei Comuni interessati.

Seduta stante fu aperta, fra i presenti, una sottoscrizione che produsse un'egregia somma.

Ferrovia del Sempione. — Il giorno 23 corrente ebbe luogo a Berna una conferenza, fra una delegazione del Consiglio federale e la Direzione della ferrovia Giura-Sempione; si cadde d'accordo di presentare all'Assemblea federale, nella sessione di dicembre, un messaggio raccomandante la ratifica della convenzione per il traforo del Sempione. Il Consiglio federale è d'accordo con questa ratifica.

— Nella seduta del 27 corrente, la Camera di Commercio di Milano, ha approvato il seguente ordine del giorno, in merito alle linee d'accesso al valico del Sempione, presentato dal vice-presidente Mangili:

« La Camera di Commercio di Milano, che ha veduto con soddisfazione le proposte del Governo e della Commissione Parlamentare, intese ad assicurare all'alto Piemonte i maggiori vantaggi dalla esecuzione del nuovo valico alpino attraverso il Sempione; — e più concretamente le disposizioni del disegno di legge presentato alla Camera il 29 maggio 1896, con le quali il Governo del Re è autorizzato a concedere la costruzione e l'esercizio di una linea fra la stazione di Santhià e quella di Borgomanero, col sussidio chilometrico di lire 5 mila (anzichè di 3 mila come d'ordinario) per 75 anni (anzichè per 50 anni), — ed a provvedere sino a che questo raccordo non sia effettuato, perchè il maggior percorso Torino-Novara-Borgomanero venga nelle tariffe calcolato non per la sua entità effettiva ma tenuto conto delle minori percorrenze che produrrà l'allacciamento Borgomanero Santhià;

« Ritiene che il medesimo ordine di ragioni stia a consigliare analoghi provvedimenti nell'interesse del commercio lombardo;

« Chiede quindi sia concessa anche la costruzione e l'esercizio di una linea fra un punto della ferrovia Ornavasso-Borgomanero ed Arona; venga assegnato ad essa il sussidio chilometrico di lire 5 mila per 75 anni;

« Sia messa la nuova linea in corrispondenza coi treni internazionali attraversanti il Sempione; per esso venga avviato tutto il traffico tra la Svizzera e la Lombardia ed altre regioni italiane per le quali il raccordo di Arona costituisce il più breve accesso al Sempione;

« Infine sia tenuto conto nelle tariffe dell'abbreviamento derivante dall'allacciamento con Arona, quando all'apertura del Sempione questa nuova linea non fosse ancora aperta all'esercizio ».

Ferrovia Brescia-Trento. — A complemento della notizia pubblicata nel precedente numero, pubblichiamo alcune notizie sulle condizioni locali in cui avrebbero a svolgersi le linee congiungenti di qua e di là del confine, favoriteci gentilmente dall'egregio amico nostro, ingegnere Borra:

« Un tram con trazione a vapore, lungo una cinquantina di chilometri, è da anni in esercizio fra Brescia, Vobarno e Vestone.

Da Brescia al confine si hanno circa 70 chilometri con circa 220 metri di dislivello.

Una ferrovia a sezione ordinaria fra Rezzato, la prima stazione dopo Brescia della linea Milano-Venezia e Vobarno, lunga km. 26, ora in costruzione, con un avvenire assicurato dalla ferriera di Vobarno, e vivente, si può dire, della vita di questa, porta via al tram tale clientela che esso serviva e serve tuttora. Tram e ferrovia vanno a mettersi in conflitto d'interessi sedendo entrambi ad un desco dove prima sedeva il tram solo.

Il tram va a subire una forte diminuzione di reddito in questa gara, e sembra perciò voler protendersi da Vestone verso il confine prossimo, ma la strada nazionale che dovrebbe portarlo, non può prestarsi senza allargamento e senza essere condotta con altra sede per circa metà lunghezza, e, come ben s'intende, per opera del Governo.

Anche la ferrovia Rezzato-Vobarno, vitale per la clientela della ferriera, tenderebbe ad allungarsi verso il Trentino per avere un più sicuro avvenire.

Nel territorio Trentino, all'infuori della linea internazionale Verona-Trento, s'intende provvedere alle migliorie

della viabilità con ferrovia a sezione ridotta. A Serra dell'Adige è già esercitata la linea Riva-Mori presso Rovereto e per le linee Riva-Tione-Pinzolo alla grande stazione climatica di Campiglio e Riva-Sarche-Trento sono già pubblicati i progetti. Dopo che si fece vivo il desiderio di allungare tram e ferrovia dalla Valle-Sabbia al confine, le popolazioni dell'Alto Chiese e dell'Alto Sarca mirano e si adoperano a sostituire alla linea Riva-Pinzolo, la linea del confine Bresciano lungo il Chiese a Tione e Pinzolo, anche meno costosa, e la linea di diramazione da Tione alle Arche. Così le relazioni commerciali dell'Alto Chiese ed Alto Sarche, finora rivolte a mattina a Riva farebbero una conversione a sera, mirando direttamente a Brescia. La diversità di binario fra le linee trentine e le linee che s'avanzano da Brescia lungo il Chiese non fanno ombra ai Trentini che vi sono avvezzi nelle loro spedizioni alla ferrovia di Milano-Venezia, attraverso al lago di Garda. Di qui nasce anche il caso che dal Trentino si protraesse la ferrovia ristretta dal Trentino a Vestone ad incontrare la ferrovia ordinaria.

Largo è il campo degli studi del Comitato; riflettendo anche al passaggio della linea attraverso a due forti di sbarramento da ambe le parti del confine, che vedono con poca simpatia il vapore transitare nei loro recinti, e alla questione finanziaria, si vede che i Comitati hanno una matassa voluminosa a digerire ».

— Il 28 corr. si adunò in Vestone il Comitato per la ferrovia Caffaro-Tione-Trento, e procedette alla nomina delle cariche.

Riuscirono eletti a presidente il notaio dott. cav. Stefano Zanetti, a vice-presidente l'ing. A. Borra e a segretario l'avv. Bortolo Pirlo.

Il Comitato prese poi varie deliberazioni: fra le altre quella di assistere alla prossima riunione che i Comitati Trentini per la ferrovia Trento-Tione-Caffaro terranno a Tione.

Valico del gran San Bernardo. — La Commissione provinciale di Torino delle opere pubbliche, in seguito ad una Relazione del consigliere provinciale Bertetti, che non crediamo necessario di riprodurre, ha approvato, in massima, l'appoggio morale richiesto dall'ing. G. Noble Fell per il noto progetto del valico del Gran S. Bernardo, quantunque il relatore dichiari che la Commissione non ha, allo stato delle cose, neppure la possibilità di esprimere un avviso qualunque sul carattere pratico del progetto.

Ferrovie del Mediterraneo. — *Prodotti dal 1° luglio al 20 ottobre 1896.* — Nella decade dall'11 al 20 ottobre 1896 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate del Mediterraneo (Rete principale e Rete secondaria) ascesero a L. 4,235,712.37, con un aumento di lire 298,599.10 sulla corrispondente decade del 1895.

L'insieme dei prodotti dal 1° luglio al 20 ottobre 1896 si ragguaglia a L. 41,837,462.04, presentando un aumento di L. 627,057.64 sul periodo corrispondente dell'esercizio precedente.

Ferrovie dell'Adriatico. — *Prodotti dal 1° gennaio al 20 ottobre 1896.* — Nella decade dall'11 al 20 ottobre 1896 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate Meridionali, Rete Adriatica (Rete principale e Rete complementare) ascesero a L. 3,988,776 60, con un aumento di L. 233,229.24 su quelli ottenuti nella corrispondente decade del 1895.

L'insieme dei prodotti dal 1° gennaio al 20 ottobre 1896 si ragguaglia a L. 81,220,946.63, e presenta una diminuzione di L. 1,247,584.82 in confronto dello stesso periodo del precedente esercizio.

Ferrovie Italiane. — *Prodotti dal 1° al 31 luglio 1896.* — Il prospetto dei prodotti lordi approssimativi delle Ferrovie italiane, pubblicato in questi giorni dal R. Ispettorato delle Strade Ferrate, comprende i dati relativi all'esercizio dal 1° al 31 luglio 1896. In questo periodo i prodotti approssimativi del traffico ascesero in complesso a L. 20,710,203, con una differenza in meno di L. 473,028 su quelli ottenuti nell'esercizio precedente.

La lunghezza media delle linee in esercizio pel suddetto periodo si ragguagliava a 15,440 km., in aumento di chilometri 235, e il prodotto chilometrico ammontava a lire 1,341, con una diminuzione di L. 61 in confronto dell'esercizio precedente.

Per ciascuna delle grandi Reti ferroviarie e per gli altri gruppi di linee, i dati analoghi pel periodo in discorso sono espressi dalle cifre seguenti:

Dal 1° al 31 luglio 1896.

		Lunghezza media	Prodotti lordi	Prodotti chilometrici
Rete Mediterranea . . .	Km.	5765	10,505,130	1,823
Rete Adriatica	»	5602	7,969,912	1,422
Rete Sicula	»	1093	794,584	727
Ferrovie dello Stato esercite Società Veneta . . .	»	140	90,200	644
Ferrovie Reali Sarde . .	»	411	139,022	338
Ferrovie Secondarie Sarde	»	594	72,919	122
Ferrovie diverse . . .	»	1840	1,138,436	618

Differenze in confronto dell'esercizio precedente.

		Lunghezza media	Prodotti lordi	Prodotti chilometrici
Rete Mediterranea . . .	Km.	+ 224	+ 69,065	— 62
Rete Adriatica	»	+ 66	— 483,272	— 104
Rete Sicula.	»	»	— 15,222	— 13
Ferrovie dello Stato esercite Società Veneta . . .	»	»	— 7,944	— 57
Ferrovie Reali Sarde . .	»	»	— 6,591	— 16
Ferrovie Secondarie Sarde	»	»	— 5,779	— 10
Ferrovie diverse	»	+ 45	— 23,285	— 29

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie Svizzere. — *Nuova Ferrovia nel Cantone di Vaud.* — William Barbey, il quale ha già costrutto a sue spese la strada ferrata Yverdoun-S.te Croix, ha dato ora il suo consenso per la costruzione, pure a sue spese, di una ferrovia la quale ai piedi del Giura riunisca Bellaigues, Siguerolles, Dauma, Yverdoun con Vallorbes, alla condizione però che l'esercizio di questa ferrovia sia sospeso in domenica. Fra la popolazione sembra prevalere l'idea di accettare il progetto.

Ferrovie Francesi. — *Viaggi circolari in Italia.* — Per facilitare i viaggi in Italia, la Compagnia dell'Est, d'accordo con le vicine Compagnie, mettono alla disposizione dei viaggiatori numerose combinazioni che permettono di effettuare a prezzi ridottissimi delle variate escursioni al Nord delle Alpi (percorsi fuori d'Italia) ed al Sud delle Alpi (percorsi italiani).

Biglietti circolari che si rilasciano tutto l'anno e validi per 60 giorni permettono, sia alla partenza da Parigi (via Troyes-Belfort), sia alla partenza dalle principali stazioni situate sul percorso, di fare delle escursioni in Italia in modo molto economico.

Tutte le informazioni che possonu interessare i viaggiatori trovansi riunite nell'Indicatore dei viaggi circolari ed escursioni che la Compagnia dell'Est invia gratuitamente, dietro richiesta affrancata.

— *Linee da Saint-Jean d'Angely a Cognac, Civray ed a Maraus.* — Il *Journal Officiel* del 15 corrente pubblica il decreto autorizzante l'apertura all'esercizio della ferrovia Saint-Jean d'Angely a Cognac e delle linee da Saint-Jean d'Angely a Civray e Saint-Jean d'Angely a Maraus.

La prima linea ha una lunghezza di circa 66 chilometri; la seconda di 72 e la terza di 46 km. circa.

Esse appartengono alla Compagnia delle ferrovie Dipartimentali.

Ferrovie del Montenegro. — Il *Narodna Glas* scrive che durante la permanenza del principe Nikita a Roma, tra lui e i ministri italiani vi furono delle conferenze per gettare le basi di un contratto mediante il quale

si darebbe un forte sussidio pecuniario ad una Società italiana che si assumesse l'impianto di una ferrovia tra Cattaro e Cettigne, salvo poi a prolungarla fino alle vicine città.

Ferrovie in Siria (*Rapporto del comm. nob. E. De Gubernatis, R. Console generale in Beirut*). — Giungono qui da Smirne e da altri luoghi di Turchia numerosi operai italiani con la speranza di trovar lavoro nelle costruzioni ferroviarie, e si vedono invece condannati a ripartire disillusi od a girare, inoperosi e privi di ogni mezzo, per le vie della città. A quante domande mi furono dirette dall'Anatolia e dalla Macedonia, ho risposto che non vi era per ora lavoro in Siria, ma, lusingati da altre fallaci informazioni, molti s'avventurarono su queste rive. Preme che pubblicamente si sappia, ed in modo esplicito, quale sia lo stato delle opere pubbliche in questa regione.

Sono in progetto lavori ferroviari di ciò non v'ha dubbio — ma dal progetto al fatto ci corre. La ferrovia Beirut-Tripoli, oltre che non ha ancora approvato per intiero il suo tracciato, e quindi non diede opera che ad alcuni piccoli tronchi, non impiega in massima che operai indigeni, e rifiuta i nostri. La gran ferrovia di riallacciamento fra Damasco-Beirut ed Aleppo, fino a Beregik, è tuttora allo stato di studio, non volendo il Governo ottomano dare il suo consenso al tracciato proposto dalla Compagnia e non volendo la Compagnia accettare il tracciato voluto dalla Sublime Porta. Quanto alla ferrovia Caifa-Hauran-Damasco i lavori sembrano definitivamente sospesi e nulla lascia sperare che si riprendano fra breve. Rimangono qui già troppi operai italiani in febbrile attesa dei lavori promessi; e mentre una parte, nell'aspettativa, si contenta di misere mercedi in piccole intraprese locali sul Libano e nella Bekaa, altri menano vita oziosa. È adunque da desiderarsi che nuovi operai non giungano in questi momenti e che siano sconsigliati dal venire non solo quelli tuttora dimoranti nel Regno, ma altresì quelli che trovansi in Egitto, in Smirne, in Salonicco e in tutti quei luoghi dove gli operai nostri abbondano e donde mirano ad allontanarsi in cerca di miglior fortuna.

Ferrovie del Transwaal. — Da un rapporto del cav. A. Raybaudi Massiglia, R. Console in Pretoria, togliamo alcune notizie ufficiali e recenti sulle nuove linee progettate ed in costruzione nel Transwaal:

1. *Linea Ermelo-Carolina-Machadodorp.* — La concessione è stata accordata, ma nulla sinora venne fatto, neppure il tracciato e la misurazione. Quindi nessuna necessità di operai;
2. *Linea Vryheid-Jagersdrift.* — Vennero sospesi persino i lavori preliminari di livello e misura;
3. *Linea Pretoria-Pietersburg.* — Lunghezza totale 290 chilometri. La linea intera dev'essere aperta al pubblico in due anni e mezzo: i lavori di tracciato e misuramento devono essere completati nello spazio di un anno: ne consegue che qualsiasi collocamento di operai è, pel momento, fuori di questione; invece, fra un anno, quando i lavori saranno iniziati, ne occorrerà un numero considerevole;
4. *Linea Krugersdorp-Potchefstroom-Klerksdorp* — Lunghezza chilometri 163, cento dei quali sono in esecuzione; la costruzione è intrapresa dalla stessa Società neerlandese, che possiede e dirige tutte le ferrovie nel Transwaal.

Ferrovie del Madagascar. — Il *Temps* pubblica il testo del contratto provvisorio firmato tra il residente generale francese al Madagascar ed il signor Gustavo de Coriolis, sopraintendente e membro del Consiglio del Governo dell'isola Maurizio, per l'esecuzione, senza sovvenzione pecuniaria, nè garanzia d'interesse, di una ferrovia riunente Tananariva alla costa orientale del Madagascar.

Il signor De Coriolis si impegna di creare una Società del capitale di 50 milioni di franchi i cui statuti saranno conformi alle prescrizioni della legge francese; costruirà a sue spese e compirà, in sei anni, una ferrovia a scartamento di un metro, uniente Tananariva alla costa. Questa ferrovia, che resterà di sua proprietà esclusiva, dovrà giungere ad un punto qualunque della costa tra Tamatava e Andovorauto.

A garanzia di questi impegni, la Compagnia da creare dal signor Coriolis, depositerà una cauzione di due milioni di franchi.

Tali sono, sommariamente esposti, gli obblighi della Società. In cambio, essa chiede la concessione dei terreni demaniali situati all'est di Tananariva:

1° 200.000 ettari di terreni da scegliere dalla Compagnia, cioè sia in foreste, sia in terreni nudi, nel bacino dei fiumi attraversati dalla ferrovia;

2° 100.000 ettari di terreni nudi e di libero percorso da prendersi nella valle del Mangovo in un solo lotto od in due lotti di almeno 20.000 ettari, a scelta della Compagnia.

Il Governo dovrà continuare la costruzione del canale uniente le lagune della costa tra Tamatava ed Andovoranto. La Compagnia ne avrà libero uso.

Al Governo è interdetto di autorizzare la costruzione di ogni altra ferrovia che possa raggiungere Tananariva per la valle del Mannoro.

Notizie Diverse

Nomine nel personale superiore del Ministero dei Lavori Pubblici. — Veniamo informati che il comm. Ripa di Meana, che ha funzionato finora come Reggente ispettore generale delle Strade Ferrate, è stato nominato con Regio Decreto, Presidente della Prima Sezione (Ferrovie, Ponti e Strade ed Edilizia) del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, in surrogazione del commendatore Ferrucci, collocato a riposo.

Con altro Decreto Ministeriale, al comm. ing. Vittorio Ottolenghi, regio ispettore superiore, è stata delegata la firma per gli atti riguardanti l'Ispettorato Generale delle Ferrovie.

Su proposta del Consiglio d'amministrazione pel personale dell'amministrazione centrale dei lavori pubblici il caposezione cav. avv. Paolucci sarà nominato capo-divisione nel Ministero.

Su proposta del Comitato pel personale del reale Corpo del Genio civile, gli ingegneri capi signori comm. Giovanni De Gregorio, cav. Enrico Verdinois, cav. Italo Maganzini e cav. Emilio Galloni saranno per merito nominati ispettori.

Ministero delle Poste e dei Telegrafi. — *Specchio dei prodotti telegrafici e telefonici del 1° trimestre dell'esercizio 1895-96.*

Incassi dell'Amministrazione dei Telegrafi.

Oggetto dei prodotti		Da aprile a tutto giugno 1896
Telegrammi spediti nell'interno . . .	L.	1,936,957.84
» » all'estero . . .	»	934,269.34
» internazionali	»	213,924.99
» diversi	»	143,041.99
Concessioni telefoniche	»	50,665.65
Tasse diverse	»	40,184.76
Contributo di diversi per ispese telegrafiche	»	131,586.86
Proventi vari	»	3,603.72
Totali . .	L.	3,454,235.15
Incassi dell'Amministrazione delle Poste.		
Telegrammi affrancati con francobolli .	L.	37,171.65
Totali generali .	L.	3,491,406.80

Impianti telefonici nel Biellese. — Nei giorni scorsi la solerte Società telefonica per l'Alta Italia ha ottenuta la concessione per l'impianto di una linea telefonica da Biella per Vigliano-Cerreto e Cossato, e sta trattando per poterla estendere alla valle dello Strona, a quelle di Mosso e del Sessera.

Contemporaneamente si parla della iniziativa di alcuni industriali biellesi per congiungere la città nostra con Torino, mediante una linea telefonica.

Nell'interesse della nostra regione ed anche del commercio torinese, è da augurarsi che vengano presto accordate le concessioni necessarie perchè detti impianti da cui deriveranno non lievi vantaggi per la maggior speditezza con cui potranno trattarsi gli affari, possano effettuarsi.

Progetti pel Porto di Massaua. — In data 2 settembre, la Camera di Commercio chiedeva al comandante la Divisione navale del Mar Rosso un parere su due idee suggerite dallo studio di un progetto, affinchè i piroscafi potessero eseguire l'operazione di sbarco nel minor tempo possibile attaccandosi ad una banchina, e nel contempo preservare la merce sbarcata dalle intemperie e dai raggi solari, introducendola appena sbarcata, sotto un'apposita tettoia.

L'ammiraglio Turi nominò una speciale Commissione per dare il suo parere sui due progetti presentati. Questa, composta dal capitano di vascello cav. De Simone, presidente, dal colonnello del genio cav. Cabiati, dall'ingegnere Bonetti, dal tenente di vascello signor Cortese e dal capitano di porto cav. Baiocchi, non ha creduto i due progetti della Camera di Commercio accettabili. Però, dopo un lungo studio del porto di Massaua, crede sia il caso di sottoporre ad un accurato esame l'idea di costruire, a cominciare dall'estremità est dell'attuale banchina, e propriamente all'angolo del palazzo Luccardi, un molo lungo il limite ovest del secco di Ras Mudur.

Esposizione Internazionale a Bordeaux. — Si aprirà a Bordeaux il 15 novembre p. v., nella grande spianata dei Quinconcesi. Presenterà tutti i prodotti di alimentazione: vini, liquori, spiriti, conserve, salumi, biscotti, olii, burro. Prodotti dell'igiene, profumerie, ecc.

Premi speciali con diploma e medaglia saranno conferiti ai migliori produttori da un Giurì internazionale.

Una galleria speciale è riservata ai prodotti italiani che saranno ricevuti nel 15 dicembre.

Le domande ed informazioni possono dirigersi al Direttore dell'Esposizione Internazionale, 8, Rue du Palais Gallien à Bordeaux, oppure presso le principali Camere di Commercio d'Italia, cioè: Torino, Milano, Genova, Roma, Firenze, Napoli, Palermo, ecc.

Il telefono Berlino-Budapest. — Il Governo tedesco e l'ungherese si accordarono per l'apertura d'una linea telefonica tra Berlino e Budapest.

Il ponte di Alton sul Mississipì. — Il signor George S. Marison ha recentemente aggiunto un altro alla lunga lista dei grandi ponti completi per ferrovie, per i quali egli si è meritata una così grande riputazione non solo negli Stati Uniti, ma in tutto il mondo. Questa costruzione attraversa il Mississipì presso la città d'Alton, che è sul lato sinistro del fiume, a piccola distanza sopra S. Luigi e molto vicino al confluente del Missouri col gran fiume. La città d'Alton non è senza importanza, come centro di linee ferroviarie, ed essa crescerà con la costruzione del nuovo ponte. Il fiume è attraversato per mezzo di 8 archi, di cui 6 sono di 210 piedi di lunghezza, un settimo è fisso e di 350 piedi, e l'ottavo è girevole, lungo in tutto 454 piedi e lasciante alla navigazione due aperture di 200 piedi di larghezza.

Estensione dell'impiego della caduta del Niagara. — L'energia fornita dalla caduta del Niagara e utilizzata già in parte nelle vicinanze dell'officina, sarà ora impiegata a Buffalo, alla distanza di 40 chilometri, per il servizio delle tramvie elettriche di quella città.

L'officina della cateratta produce una corrente a due fasi di 2200 volts; tre grandi trasformatori convertiranno questa corrente in un'altra a tre fasi di 15000 o 22000 volts. A Buffalo quattro altri trasformatori, ciascuno di 360 cavalli di forza circa, ridurranno la tensione a 400 volts.

Fra la cataratta e la città, la trasmissione sarà aerea; essa sarà stabilita con tutte le precauzioni che esige il passaggio di una corrente così poderosa.

Nuovo processo per fabbricare l'acciaio. — L'*Iron and coal trade Review* di Londra, uscito il 25 settembre decorso, dice che il nuovo processo per fabbricare l'acciaio, il quale si sta ora sperimentando a Glasgow, è stato venduto a un capitalista di Londra per il prezzo di L. 500,000. Si assicura che con esso, l'industria dell'acciaio si estenderà su larga scala, specialmente nella valle del Clyde, in virtù del basso prezzo di fabbricazione.

Il giornale, però, non dice a qual nuovo processo la notizia si riferisce.

Il pericolo della esplosione coll'acetilene. — Numerosi studi sono già stati fatti sul fenomeno che si produce nella miscela d'aria e d'acetilene alla presenza di una fiamma. Il chimico Cowes ha ora eseguito in proposito alcuni esperimenti, nei quali la proporzione della miscela d'acetilene con l'aria fu progressivamente portata da 1 a 82 0|0. Da essi è risultato:

1. Che la fiamma comincia ad avere effetto sulla miscela, quando la proporzione dell'acetilene è almeno del 3 0|0; in questo caso la miscela è debolmente esplosiva;
2. Man mano che la proporzione dell'acetilene aumenta, cresce altresì la rapidità della combustione e il menomo volume di miscela non tarda ad esplodere;
3. Col 22 0|0 d'acetilene l'esplosione produce la separazione d'una piccola parte di carbone che non è consumato Questo residuo è tanto più considerevole, quanto è maggiore la proporzione dell'acetilene;
4. Al disopra dell'81 0|0 d'acetilene la miscela non sembra più esplosiva, ed ogni pericolo sarebbe quindi evitato.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Segniamo con un asterisco * le notizie di cui diamo maggiori ragguagli nelle INFORMAZIONI PARTICOLARI, ove sono pubblicate eziandio le *Deliberazioni del Consiglio di Stato* e le *Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici*.

1. — Progetti e preventivi di spese presentati per l'approvazione al R. Ispettorato Generale.

Rete Adriatica. — L. 18,300 * proposta di rifacimento in acciaio di binario sulla linea Pistoia-Pisa, oltre a L. 52,611.66 per materiale metallico d'armamento;

L. 17,800 * proposta di rifacimento in acciaio di binario sulla linea Olmeneta-Brescia, oltre a L. 45,981.35 per materiale metallico d'armamento;

L. 12,000 * progetto di lavori alla galleria di Serravalle, linea Firenze-Pistoia-Pisa;

L. 8300 * proposta di lavori di sistemazione sulla linea Termoli-Campobasso;

L. 5200 * proposta di prolungamento di un muro di difesa sulla linea Foggia-Napoli;

L. 5000 * proposta di lavori di consolidamento sulla linea Piacenza-Bologna;

L. 4800 proposta di prolungamento di binario in stazione di Serravalle, linea Firenze-Pistoia-Pisa;

L. 1600 * proposta di lavori alla fermata di Lurbo, sulla linea Bologna-Otranto;

L. 800 * proposta di lavori di riparazione sulla linea Pescara-Aquila-Terni;

L. 700 * proposta di lavori sulla linea Bologna-Pistoia;

L. 500 * proposta di lavori di riparazione sulla linea da Bergamo a Lecco.

Rete Mediterranea. — L. 8100 * progetto di lavori sulla ferrovia da Milano a Vigevano;

L. 6600 * preventivo per opere di difesa sulla linea Alessandria-Acqui;

L. 4250 * proposta d'impianto illuminazione a gaz in stazione di Busto Arsizio, linea Rho-Gallarate;

L. 2780 * proposta di condotta d'acqua in stazione di Laigueglia, linea Sampierdarena-Confine francese;

L. 1600 * proposta di costruzione di un muro sulla linea Cuneo-Mondovì;

L. 1300 * proposta lavori impianto fermata Lazzarone, ferrovia Valenza-Vercelli;

L. 460 * preventivo per ricostruzione di un muro sulla linea Cuneo-Mondovì;

L. 390 * progetto di lavori in stazione di Camogli, linea Genova-Spezia;

L 300 * preventivo di lavori di riparazione sulla linea Roma-Pisa;

5. — Contratti stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Mediterranea (Seduta del Comitato d'Amministrazione, 29 ottobre). — Colla Ditta Rodriguez Giovanni di Napoli, per esecuzione lavori necessari per ripristinare il passaggio dei treni sulla linea Pisa-Roma, ora interrotto per la caduta del ponte a travata metallica sul torrente Fiora;

Colla Ditta G. Tarizzo e Figlio di Torino, per fornitura di 1000 risme di carta brunella imperiale e di Cg. 8850 di carta da pacchi brunella grande;

Colla Ditta Macchi Izar e C. di Milano, per fornitura di 25,000 chiodi ordinari in ferro per armamento, Mod. *D;*

Colla Società degli Alti Forni, Fonderie ed Acciaierie di Terni, per fornitura di 13,000 piastre intermedie di controgiunto e di giunzione, modelli diversi in ferro colato;

Colla Ditta L. Moretti e Scandroglio di Milano, per appalto lavori di restauro nel grando atrio viaggiatori in stazione di Milano Centrale.

II. — Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Intendenza di Finanza di Roma (14 novembre, ore 10, unico e definitivo). — Appalto dei lavori di costruzione degli uffici uso dogana, alla sezione Fortezza in Civitavecchia. Importo L. 26,100. Cauz. provv. L. 1500.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Lucca (14 novembre, ore 10, unico e definitivo). — Appalto dei lavori di ordinaria scavazione del canale Burlamacca e delle darsene costituenti il porto-canale di Viareggio, durante il sessennio 1896-1902, e più propriamente dal giorno della consegna al 30 giugno 1902. Importo L. 102,000. Cauz. provv. L. 5000.

Municipio di Serra San Quirico — Ancona — (16 novembre, ore 10, 1ª asta). — Appalto dei lavori per la costruzione della strada obbligatoria che dal Capo lungo di Serra San Quirico va alla stazione ferroviaria (m. 2726). Importo L. 54,815.40. Cauzione provvisoria L. 3000. Fatali a destinarsi.

Municipio di Sestri Levante (21 novembre, ore 10,30, unico e definitivo). — Appalto dei lavori e provviste per il prolungamento di 100 metri di molo a semplice scogliera a maggior difesa di questo porto. Importo L. 319,285.50. Cauz. L. 20,000.

APPALTI ALL'ESTERO.

Rumania. — *Ministero dei Lavori Pubblici di Bucarest* (9 novembre). — Impianto di una piattaforma nel porto di Gura-Isolamitzei. Prezzo d'asta fr. 81,795.

Egitto. — *Amministrazione delle Strade Ferrate Egiziane al Cairo* (15 novembre). — Costruz. di una banchina fissa nel porto di Alessandria.

— Prossimamente, presso il Municipio di Alessandria, avrà luogo un appalto per la costruzione di un molo e di un collettore generale lungo il porto Est, come pure per la costruzione di un molo alla baia d'Aufouchy.

III. — Forniture diverse.

Aste.

Municipio della Spezia (12 novembre, ore 10, fatali). — Fornitura di tonn. 2500 di **carbone** Newpelton-Main all'officina del gaz. Prezzo ridotto per tonn. L. 19,75. Prezzo d'asta L. 24.

Manifattura di Tabacchi — Torino — (14 novembre, ore 10, unica e definitiva). — Fornitura di quintali 3500 di **piombo** in pani di qualità dolce di 1ª fusione a L. 32.20 al quintale. Cauzione L. 11,300.

Aggiudicazioni.

Ministero della Marina. — Contratti a trattativa privata:

Pattison di Napoli, apparato motore *Agordat*, 2° dipartimento, L. 920,000;

The Cape Asbestos di Torino, materassi d'amianto, 1° dipart., L. 29,910;

Antonio Masera di Torino, sega a nastro, 1° dipart., L. 4250;

Cooperativa di Sampierdarena, accessori pel verricello *Calabria*, 1° dipart., L. 325;

N. Odero, 2 pompe per Naftetine, 2° dipart., L. 4600;

F. Layet di Venezia, 4 valvole di bronzo pel *Dogali*, 3° dip., L. 680;

F. Layet di Venezia, 2 pompette pel *Dogali*, 3° dip., L. 325;

Manifattura Ginori, 21 lavandini in porcellana, 1° dipartimento, L. 1680.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

		8bre 24	8bre 31
Azioni Ferrovie Biella	L.	510	510
» » Mediterranee	»	502	505
» » Meridionali	»	638.75	641.50
» » Pinerolo (1ª emiss.)	»	380	380
» » » (2ª »)	»	360	355
» » Secondarie Sarde	»	274	272
» » Sicule	»	600	600
Buoni Ferrovie Meridionali	»	556.50	556.50
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e			
» » Sicule *A. B. C. D.*	»	289.25	288
» » Cuneo (2ª emiss.)	»	315	318
» » Gottardo 4 %	»	101.30	101.30
» » Mediterranee 4 0[0	»	511	506.50
» » Meridionali	»	295	295
» » Meridionali Austriache	»	391.50	390.50
» » Palermo-Marsala-Trapani	»	301.50	301 50
» » » 2ª emiss.	»	286.50	286.50
» » Pontebba	»	463.50	463 50
» » Sarde, serie *A*	»	291	291
» » » serie *B*	»	292.50	292
» » » 1879	»	290	290
» » Savona	»	313	315
» » Secondarie Sarde	»	428	428
» » Sicule 4 0[0 oro	»	472	472
» » Tirreno	»	458	458
» » Vittorio Emanuele	»	307	308

CONVOCAZIONI.

SOCIETÀ FERROVIARIE, TRAMVIARIE E DI NAVIGAZIONE.

13 novembre. — **Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde.** — Assemblea generale straordinaria per le ore 15, nella Sede sociale, via del Corso, 274, Roma.

22 novembre. – **Ferrovia Rezzato-Vobarno e Valle Sabbia.** — Assemblea generale straordinaria per le ore 12, nella Sede sociale in via Principe Umberto, 22.

25 novembre. — **Rete Mediterranea.** — Assemblea generale ordinaria e straordinaria per le ore 13 nella Sede in Milano (Vedi pagine *Annunzi*).

ESTRAZIONI E PAGAMENTI.

Società Anonima per la Ferrovia d'Ivrea. — Elenco delle azioni sorteggiate e rimborsabili dal 1° dicembre p. v. dal Banco Sconto e Sete di Torino:

0050 0130 0393 0485 0539 0561 0628 0741 0757 0807
1075 1354 1553 1957 2180 2216 2402 2403 2414 2173
2476 2500 2511 3058 3191 3206 3358 3782 3967 3974
4016 4397 4977 5024 5125 5244 5451 5454 5464 5566
5602 5732 5768 5793 5795 5988 6482 6511 6535 6747
6890 6892 6950 7074 7154 7279 7483.

Società di Montepon1. — Dal 1° novembre saranno rimborsate le seguenti obbligazioni (emissione 1° gennaio 1881), sia della categoria *A* in oro, che della categoria *B* in lire italiane:

4 5 6 16 17 18 19 21 23 24 25 26 32 37 40
46 55 60 61 66 67 68 69 70.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1896-97. — *Dall'11 al 20 Ottobre 1896.* — *11ª Decade.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA		
	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze
Chilometri in esercizio.	4418	4407	+ 11	1291	1220	+ 71
Media.	4417	4407	+ 10	1291	1176	+ 115
Viaggiatori.	1,534,384 76	1,458,263 52	+ 76,121 24	127,347 93	97,051 67	+ 30,296 26
Bagagli e cani. . . .	79,251 34	72,059 85	+ 7,191 49	4,857 38	2,683 28	+ 2,174 10
Merci a G.V. e P.V. acc.	418,493 01	384,337 09	+ 34,155 92	20,664 37	19,208 78	+ 1,455 59
Merci a P. V. . . .	1,961,223 76	1,824,132 75	+ 137,091 01	89,489 82	79,376 33	+ 10,113 49
TOTALE .	3,993,352 87	3,738,793 21	+ 254,559 66	242,359 50	198,320 06	+ 44,039 44
	Prodotti *dal 1° Luglio al 20 Ottobre 1896.*					
Viaggiatori.	16,552,326 71	16,667,882 96	— 115,556 25	1,039,834 13	1,034,245 22	+ 5,588 91
Bagagli e cani. . . .	770,794 80	727,533 40	+ 43,261 40	29,348 65	31,164 99	— 1,816 34
Merci a G.V. e P.V. acc	3,735,757 57	3,629,527 41	+ 106,230 16	166,847 57	154,846 36	+ 12,001 21
Merci a P. V. . . .	18,782,632 09	18,208,467 66	+ 574,164 43	759,920 52	756,736 40	+ 3,184 12
TOTALE .	39,841,511 17	39,233,411 43	+ 608,099 74	1,995,950 87	1,976,992 97	+ 18,957 90
	Prodotto per chilometro.					
della decade	903 88	848 38	+ 55 50	187 73	162 56	+ 25 17
riassuntivo	9,020 04	8,902 52	+ 117 52	1,546 05	1,681 12	— 135 07

(*) La linea Milano-Chiasso (km. 52) comune colla Rete Adriatica è calcolata per la sola metà.

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

Dai punti contro indicati alle stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)		BIGLIETTI SEMPLICI — Londra (1) 1a classe	Londra (1) 2a classe	Parigi (2) 1a classe	Parigi (2) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO — Londra (3) (Diritto di porto compreso) 1a classe	Londra (3) 2a classe	Londra (3) validità	Parigi (4) 1a classe	Parigi (4) 2a classe	Parigi (4) validità
Via Moncenisio											
Torino	via Calais	166 35	116 55	90 75	61 60	254 —	187 85	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni
	via Boulogne . .	160 25	112 05								
Milano	via Calais	180 90	129 15	104 85	72 25	272 25	199 80	45 giorni	166 35	119 —	30 giorn
	via Boulogne . .	175 60	124 65								
Venezia	via Calais	—	—	141 75	97 30	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni
	via Boulogne . .										
Genova	via Calais	187 —	131 —	111 40	76 05	—	—	—	—	—	--
	via Boulogne . .	180 90	126 50								
Via Genova											
Livorno	via Calais	209 90	147 05	134 30	92 10	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	203 80	142 55								
Firenze	via Calais	217 30	152 25	141 70	97 30	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	211 20	147 75								
Roma	via Calais	249 —	174 40	173 40	119 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	242 90	169 90								
Napoli	via Calais	279 85	196 —	205 60	142 —	478 50	353 95	6 mesi (**)	—	—	—
	via Boulogne . .	273 75	191 50								
Via Bologna											
Firenze	via Calais	224 60	157 30	149 —	102 35	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	218 50	152 80								
Roma	via Calais	263 85	184 80	188 25	129 85	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	257 75	180 30								
Napoli	via Calais	294 80	206 50	220 60	162 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	288 70	202 —								
Brindisi	Via Napoli via Calais	325 85	228 20	251 60	174 20	543 25	399 30	6 mesi (*)	—	—	—
	Via Napoli via Boul.	319 75	223 70								
	Via Bolog. via Calais	302 65	211 95	227 05	157 —	525 45	386 80	6 mesi	—	—	—
	Via Bolog. via Boul.	296 55	207 45								
Messina	Via Napoli via Calais	369 25	259 75	295 —	205 80	—	—	—	—	—	—
	Via Napoli via Boul.	368 15	255 25								

OSSERVAZIONI.

Biglietti semplici.

(1) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta.

Per diritto del bollo fr. 0.10 per i biglietti al disopra di 10 franchi.

(2) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi, che valgono per 20 giorni.

Biglietti d'Andata e Ritorno.

(3) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta.

(*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capo-stazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo, nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli, ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia.

(**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via.— Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigorsi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto.

(4) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI	1a e 2a CLASSE				1a e 2a CLASSE		Treno di lusso PENINSULAR-EXPRESS settimanale il venerdì part. da LONDRA
			(*)		(***)		(1)
Londres Ch.-Cross Par.	9 — a.	10 — a.	11 — antim.		9 — p.		9 — p.
Londres Victoria . . —	9 — a.	Via Folkestone	11 — antim.		9 — p.		9 — p.
Douvres . . . . —	10 55 a.		1 — pomer.		11 — p.		11 — p.
(ora di Greenwich) . Arr.	12 15 a.		2 20 pomer.		12 25 a.		12 25 p.
Calais-M. (*Buffet*)	*Déjeun.*						
(ora francese) . Par.	1 — p.		3 — pomer.		1 19 a.		12 45 a.
Boulogne-Gare . . (*Buffet*) Arr.	1 39 p.	2 30 p.	—		1 59 a.		—
	ꝏ						
Boulogne-Gare (*Buffet*) Par.	1 41 p.	2 35 p.	—		2 01 a.		—
Amiens (*Buffet*) . Arr.	3 14 p.	4 09 p	5 12 pomer.		3 41 a.		2 55 a.
Amiens (*Buffet*) . Par.	3 19 p.	4 14 p.	5 17 pomer.		3 46 a.		3 — a.
Paris-Nord (*Buffet*) Arr.	5 — p.	5 50 p.	7 — pomer.		5 38 a.		Per la grande cintura
	Pranzo						
Paris-Nord (*Buffet*) Par.	6 23 p.		7 44 pomer.		6 23 a.		
Paris-Lyon (*Buffet*) Arr.	7 11 p.		8 26 pomer.		7 29 a.		
	1a e 2a classe		(B) 1, 2 cl.	1a 2a cl.	1a cl.	1a 2a cl.	
Paris-Lyon (*Buffet*) Par.	7 25 p.		8 50 p.	9 05 p.	9 25 a.	2 15 p.	
Dijon . . . . Arr.	12 08 a.		1 48 a.	2 19 a.	2 19 p.	7 13 p.	9 49 a.
Genève . . . . —	5 49 a.		»	8 46 a.	8 18 p.	—	—
Aix-les-Bains . . . . —	4 56 a.		6 28 a.	7 55 a.	7 27 p.	12 27 a.	2 14 p.
Chambéry . . . . . . —	5 30 a.		6 56 a.	8 38 a.	8 09 p.	12 50 a.	2 40 p.
Modane . . . . —	9 09 a.		9 43 a.	1 40 p.		3 36 a.	5 22 p.
Torino (ora dell'Europa centrale (2). . . Arr.	2 20 p.		2 20 p.	6 40 p.	—	8 10 a.	9 56 p.
Torino . . . . Par.	2 40 p.		2 40 p.	7 55 p.	—	8 45 a.	
Novara . . . . Arr.	4 36 p.		4 36 p.	9 51 p.	—	10 42 a.	
Milano . . . . Arr.	5 35 p.		5 35 p.	11 05 p.	—	11 40 a.	
						1a 2a cl.	
Torino . . . . Par.	—		2 45 p.	8 10 p.	—	8 40 a.	
Genova . . . . . . Arr.	—		6 16 p.	11 18 p.	—	12 » p.	
San-Remo . . . —	—		11 22 p.	8 43 a.	—	4 34 p.	
Pisa . . . . —	—		10 55 p.	3 41 a.	—	4 45 p.	
Firenze . . . . —	—		12 45 a.	7 30 a.	—	7 05 p.	
Livorno . . . . —	—		11 39 p.	5 27 a.	—	5 55 p.	
Roma . . . . —	—		6 40 a.	10 33 a.	—	11 30 p.	
Napoli . . . . —	—		1 36 p.	6 30 p.	—	7 10 a.	
Brindisi . . . . —	—		»	»	—	6 10 p.	
Torino . . . . Par.	—		2 45 p.	7 05 p.	—	8 40 a.	10 04 p.
Alessandria . . . . Arr.	—		4 17 p.	8 55 p.	—	10 15 a.	11 32 p.
Bologna . . . . —	—			2 12 a.	—	2 53 p.	4 03 a.
Ancona . . . . —	—		—	6 52 a.	—	11 10 p.	8 — a.
Brindisi . . . . —	—		—	10 17 p.	—	11 » a.	6 20 p.
Firenze . . . . —	—		—	6 23 a.	—	6 25 p.	Arrivo a Brindisi la domenica
Roma . . . . —	—		—	12 50 p.	—	11 50 p.	
Napoli . . . . Arr.	—		—	6 30 p.	—	7 10 a.	

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

RITORNO

STAZIONI	1a e 2a CLASSE	1a e 2a CLASSE		1a e 2a CLASSE	
Napoli. (ora dell'Europa centrale (2) . . Par.	7 50 a.	—	—	2 55 p.	
Roma . . . . —	2 30 p.	—	—	11 10 p.	
Firenze . . . . —	9 05 p.	—	—	6 10 a.	
Brindisi . . . . —	6 10 a.	—	—	5 35 p.	
Ancona . . . . —	8 32 p.	—	—	5 35 a.	
Bologna . . . . —	1 35 a.	—	—	10 30 a.	
Alessandria . . . . . —	6 38 a.	8 33 a.	10 54 a.	9 15 p.	
Torino . . . . Arr.	8 30 a.	10 13 a.	12 36 p.	10 49 p.	
Brindisi . . . . . . Par.	—	—		9 45 a.	
Napoli . . . . —	8 20 a.	2 55 p.		11 15 p.	
Roma . . . . —	2 40 p.	8 50 p.	10 17 p.	8 — a.	
Livorno . . . . —	9 40 p.	»	4 10 a.	1 45 p.	
Firenze . . . . —	8 20 p.	»	»	11 40 a.	
Pisa . . . . —	10 32 p.	2 52 a.	4 52 a.	2 28 p.	
San-Remo . . . —	7 26 p.	»	3 33 a.	11 59 a.	
Genova . . . . —	2 45 a.	6 35 a.	8 52 a.	7 — p.	
Torino . . . . Arr.	7 45 a.	10 13 a.	12 36 p.	10 49 p.	
Milano . . . . . . Par.	1 50 a.	7 — a.	10 40 a.	8 18 p.	
Novara . . . . —	4 30 a.	8 19 a.	11 40 a.	9 16 p.	
Torino . . . . Arr.	8 25 a.	11 05 a.	1 40 p.	11 10 p.	
Torino . . . . Par.	8 50 a.	—	2 20 p.	11 25 p.	—
Modane (ora franc.) . —	12 21 p.	—	5 48 p.	2 29 a.	—
Chambéry . . . . . . —	3 42 p.	—	8 39 p.	5 01 a.	—
Aix-les-Bains . . . . —	4 14 p.	—	9 20 p.	5 27 a.	—
Genève . . . . —	3 03 p.	7 23 p.	—	4 14 a.	—
Dijon . . . . —	11 20 p.	2 08 a.	2 23 a.	11 40 a.	1 12 p.
Paris-Lyon (*Buffet*) Arr.	5 08 a.	6 55 a	7 10 a.	5 48 p.	5 59 p.
Paris-Lyon (*Buffet*) Par.	7 35 antim.			6 48 p.	
Paris-Nord (*Buffet*) Arr.	8 37 antim.			7 49 p.	
	A) 1a, 2a classe	1a 2a cl.	*Déjeun.* 1a 2a cl.	*Pranzo* (**) 1a, 2a, 3	
Paris-Nord (*Buffet*) Par.	9 — antim.	10 30 a.	11 50 a.	9 — p.	
Amiens (*Buffet*) . Arr.	10 40 antim.	12 06 p.	1 25 p.	10 47 p.	
Amiens (*Buffet*) . Par.	10 45 antim.	12 26 p.	1 30 p.	10 52 p.	
Boulogne-Gare (*Buffet*) Arr.	12 18 pomer.	2 — p.	»	12 34 a.	
Boulogne-Gare (*Buffet*) Par.	12 20 pomer.	2 03 p.	»	12 36 a.	
(ora francese) . Arr.	1 » pomer.	Via Folkestone	3 40 p.	1 20 a.	
Calais-M. (*Buffet*) (ora di Greenwich) . Par.	1 11 pomer.		3 45 p.	1 40 a.	
Douvres . . . . —	3 05 pomer.		5 45 p.	3 45 a.	
Londres Victoria . Arr.	4 50 pomer.		7 30 p.	5 40 a.	
Londres Ch.-Cross Arr.	4 55 pomer.	6 — p.	7 35 p.	5 40 a.	

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSERVAZIONI. — *Viaggiatori.* — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende viaggiatori di 3a classe da Parigi per Boulogne, Calais e l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori di 3a classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne. (A) Questo treno non prende i viaggiatori di 2a classe che per Calais e l'Inghilterra. (B) Il treno che parte da Parigi-Lione alle 8.50 pom. non prende a Parigi in 2a classe che i viaggiatori a destinazione dell'Italia per il Moncenisio. — *Nota importante.* I treni che partono da Parigi-Nord per Londra alle 9 a. e alle 9 p. e quelli che partono da Londra per Parigi-Nord alle 9 a. e alle 9 p., prendono viaggiatori per Boulogne e Boulogne Tintelleries. — *Vetture dirette da Calais verso P.-L.-M.* Una vettura lits-salon e di 1a classe ed una vettura di 2a classe vanno direttamente da Calais a Milano col treno che parte da Calais alle 3 p. e da Parigi-Lione alle 8.50 p. Una vettura di prima classe lits-salon va direttamente da Calais a Ginevra col treno che parte d Calais alle 1 p. e da Parigi-Lione alle 7.25 p. — *Da P.-L.-M. verso Calais.* Una vettura lits-salon e di prima classe ed una vettura di seconda classe vanno direttamente da Milano a Calais col treno partente da Milano alle 10.40 a. e da Parigi-Nord alle 9 a. Una vettura di prima classe lits-salon va direttamente da Ginevra a Calais col treno che parte da Ginevra alle 7.23 p. da Parigi-Nord alle 9 a. — ═ Fermata per prendere viaggiatori senza lasciarne. — ꝏ Fermata per lasciare viaggiatori senza prenderne.

TORINO, 1896 — Tip. Lit. CAMILLA E BERTOLERO di NATALE BERTOLERO, Via Ospedale, 18.

ANNO XXIX. Sabato, 7 Novembre 1896 NUM. 45.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 80 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze. 13 — Torino

L'INCHIESTA FERROVIARIA
E L'ARTICOLO 103 DEL CAPITOLATO

Continuando la rivista di giurisprudenza su questo argomento, riferiamo qui appresso il sunto e qualche motivo delle sentenze emanate sulla materia, scegliendo fra le molte di esse — quasi tutte in massima concordi nei criteri direttivi — quelle più importanti per la loro unanimità, pel merito delle questioni e pel valore dei ragionamenti a cui si appoggiano.

Tutti questi giudicati, come quelli prima d'ora accennati, emanarono in confronto dalle Ferrovie Meridionali (Rete Adriatica). Ci riserviamo poi di segnalarne altri — e non meno ragguardevoli e consonanti coi primi — pronunciati nei rapporti fra l'Amministrazione delle Ferrovie del Mediterraneo ed il personale da loro dipendente.

Tribunale civile di Firenze, 31 gennaio 1888, causa De Luca.
L'apprezzamento dei demeriti che provocarono la destituzione di un impiegato appartiene al Consiglio d'Amministrazione della Società e sfugge al sindacato dell'Autorità giudiziaria.

. . . . . Una diversa teoria porterebbe certamente lo scompiglio e l'indisciplina in qualunque amministrazione, avvegnachè, ammesso come norma generale che il giudice ordinario possa prendere il posto degli amministratori e direttori per esaminare se le mancanze che un impiegato commette per trascuratezza, per poca sorveglianza o per imperizia siano tali da poter determinare la rimozione dall'impiego, si verrebbe non solo a creare una specie di inamovibilità a favore di tutti quanti gli impiegati, ma si distruggerebbe nel tempo stesso ogni principio di autorità, con evidente iattura del pubblico interesse. D'altronde l'arbitrio ed il mal volere non si devono presumere in chi è chiamato a dirigere una pubblica amministrazione, per cui fa d'uopo ammettere che gli impiegati ferroviari, alla pari di quelli governativi, trovano sufficienti garanzie nella prudenza e coscienza dei propri superiori, ai quali, per la necessità stessa delle cose, bisogna lasciare una certa indipendenza, tanto indispensabile per la libertà, per la giustizia e per il buon andamento delle pubbliche amministrazioni. È vero che una delle consuetudini, seguita quasi dappertutto, è la stabilità degli impiegati, salvo che per la particolare natura di qualche funzione l'ufficio sia conferito per un tempo determinato, ma non deve confondersi la stabilità delle funzioni amministrative, con l'inamovibilità, che garantisce il solo ufficio del magistrato. L'impiegato nominato stabilmente *quamdiu bene gesserit*, non acquista se non il diritto allo stipendio, alla pensione annessa ed al titolo in certi casi, ma nel resto non ha alcun diritto da far valere sopra la funzione, che gli può essere tolta, mutata e sospesa nel pubblico vantaggio, di cui egli non può essere giudice competente.

Lo stesso Tribunale, 13 dicembre 1892, causa Costantini.
Il Regolamento sul personale del 1886 è regolare ed efficace essendo stato comunicato, a sensi dell'articolo 103 del Capitolato annesso alla legge del 27 aprile 1885, al R. Governo, senza che questi dovesse previamente approvarlo in modo espresso e vincola in genere tutto quanto il personale.

Corte d'appello di Firenze, 16 febbraio 1893, causa Savini.
Le norme sul personale ferroviario, pubblicate nel 1886 in esecuzione dell'art. 103 del Capitolato d'esercizio, annesso alla legge 27 aprile 1885, sono legge regolante i rapporti fra le Società ferroviarie e gli impiegati di queste, nominati prima o dopo quell'epoca.

L'autorità giudiziaria è competente a giudicare se la destituzione di un impiegato ferroviario sia accaduta nei casi determinati tassativamente dal regolamento, non già a giudicare della sussistenza dei motivi allegati per la destituzione.

Questo secondo giudizio è di esclusiva spettanza della Amministrazione ferroviaria.

La stessa Corte d'appello, 3 luglio 1894, causa Piscicelli.
La facoltà nelle Società di porre a riposo i propri impiegati, dati certi limiti di durata del servizio, fu ammessa e riconosciuta nelle convenzioni ferroviarie del 1885, e tale facoltà si rende indispensabile al buon andamento del servizio ferroviario.

È incensurabile l'uso che sia stato fatto di tale facoltà dall'Amministrazione ferroviaria, e tanto meno ha ragione di lagnarsene l'impiegato che, per mancanze accertate mediante regolare inchiesta, sarebbe incorso nella pena della destituzione, che gli fu invece risparmiata.

È ormai riconosciuto da una costante giurisprudenza che il regolamento disciplinare 8 luglio 1886 emanato dalla rete Adriatica in forza dell'art. 103 del Capitolato annesso alla legge 27 aprile 1885, è valido ed efficace per il solo fatto di essere stato comunicato al Governo prima della sua attuazione, essendo esclusa, per la lettera della convenzione approvata da legge e per le esplicite dichiarazioni contenute nei relativi atti parlamentari, ogni idea di preventiva approvazione da parte del Governo.

Tribunale civile di Bologna, 17 maggio 1895, causa Beni.

Le norme sul personale emanate dalla Rete Adriatica con l'ordine generale di servizio n. 57 dell'anno 1886, hanno piena validità in ogni loro parte perchè fatte con l'approvazione del Governo e giusta le facoltà riservate alla Compagnia con l'ultimo alinea dell'art. 103 del Capitolato approvato con la legge del 27 aprile 1885.

Tali norme sono applicabili in genere a tutti gl'impiegati, senza distinzione fra quelli provenienti dalle cessate Amministrazioni e gli altri.

È interdetto all'Autorità giudiziaria di giudicare sulla sussistenza e gravità dei motivi che indussero l'Amministrazione ferroviaria a prendere un provvedimento disciplinare a carico di un suo impiegato.

Ciò nonostante, esaminando i motivi che provocarono nel caso in specie la misura disciplinare si trova pienamente giustificato e legittimo nella sostanza e nella forma il licenziamento per grave insubordinazione.

. . . . . Senonchè, ove pure si credesse di spingere lo sguardo entro a questo inviolabile recinto di segreta procedura, non sarebbe difficile il rilevare che a buon diritto il Consiglio amministrativo della Società convenuta si determinò alla severa misura di destituire dall'impiego il Ferdinando Beni.

La confessione, sebbene stragiudiziale, quando sia fatta da una parte in causa all'altra fa piena fede contro il confitente (art. 1357, 1358 Codice civile).

Orbene negl'interrogatori subiti dal Beni avanti la Commissione d'inchiesta egli ammette che, presentatosi al suo superiore ing. Mondini per giustificare una assenza, poichè costui non voleva prestar fede alle sue scuse, incominciò a dirgli: peccato non abbia fatto la guardia di pubblica sicurezza. Giustamente redarguito per tale espressione, anzichè ravvedersi, proseguì nelle ingiurie tacciando il Mondini da ignorante e da asino, e persino trascese a minaccie dicendogli ripetutamente, ed anche allora che tratto da persone accorse stava per uscire dall'ufficio del Superiore, « se lei vuol far del male a me io le taglierò il collo, se lei vuole la mia pelle, io voglio il suo sangue; me la pagherà ».

Basta accennare a tali fatti per vedere che il Beni con essi si rese colpevole di una insubordinazione tanto grave da cadere perfino nelle sanzioni del Codice penale

Nè cerchi asilo nella mal escogitata provocazione subita a suo dire pel contegno aspro e vessatorio del Mondini contro di lui, imperciocchè, a prescindere che tutto ciò è una gratuita asserzione smentita dalle circostanze del fatto da esso medesimo esposte, in ogni maniera, se di un ingiusto trattamento si credeva vittima da parte del Capo d'ufficio, a chi di ragione doveva reclamare e giammai commettere violenze sì gravi, riprovevoli e punibili in chiunque, ma con maggior severità nel subalterno verso il Superiore.

Tribunale civile di Napoli, 30 dicembre 1895, causa Briglia, Carmine ed altri.

L'art. 103 del Capitolato annesso alle Convenzioni ferroviarie è applicabile soltanto agli Impiegati nominati dallo Stato nelle linee cedute alle Società concessionarie.

Non possono quindi invocare il detto articolo e neppure le conseguenti norme sul personale gli operai delle Officine pagati a cottimo o a giornata e che anche prima delle convenzioni appartenevano alle Società.

Quindi per tali operai l'Amministrazione si vale del proprio diritto col licenziarli, nè è in facoltà del Tribunale di vagliare i motivi di quel provvedimento.

Corte d'appello di Firenze, 6 febbraio 1896, causa Branconi, Cassa Pensioni Adriatica e Ministero Lavori Pubblici.

Gl'impiegati che sono passati in pianta stabile dopo il 1° luglio 1885, e che al momento del loro passaggio alle attuali Società esercenti non avevano che la posizione precaria di avventizi o provvisori, non hanno azione per discutere se il regolamento disciplinare attuato dalle Società stesse risponda alle condizioni dell'art. 103 del Capitolato, questo articolo essendo scritto a guarentigia del personale stabile e non per attribuire diritti a chi non ne aveva alcuno.

Il regolamento disciplinare emanato dall'Adriatica nel 1886, coll'ordine di servizio 57 di detto anno, è valido ed obbligatorio per tutto il personale, non sussistendo che non potessero le nuove Amministrazioni variare le disposizioni dei regolamenti precedentemente in vigore, questa facoltà essendo anzi espressamente sanzionata dall'art. 103 del Capitolato, e non sussistendo nemmeno che il nuovo regolamento dovesse riportare la preventiva espressa approvazione governativa, mentre il citato articolo parla soltanto di comunicazione *e risulta dalla relazione della Commissione parlamentare che siffatta approvazione preventiva espressa si volle esclusa.*

La concessione dei congedi è una facoltà non un obbligo, per le Amministrazioni; nè gl'impiegati hanno diritto di sindacare le ragioni da cui le Amministrazioni stesse sono guidate nell'uso di tale facoltà.

Gl'impiegati passati in pianta stabile soltanto dopo il 1° luglio 1885, non avevano, nè potevano avere diritti acquisiti verso le Casse Pensioni esistenti presso le cessate Amministrazioni ferroviarie; e perciò in perfetta armonia coll'art. 35 del Capitolato furono provvisoriamente ascritti alla nuova Cassa Adriatica mano mano che fecero passaggio in pianta stabile.

LA FERROVIA DELLA VALSUGANA

Riceviamo da Trento il seguente importante articolo sulla Ferrovia della Valsugana, della quale si è ripetutamente occupata la nostra stampa con poca competenza tecnica, ed anche testè qualche ente morale, che ha erroneamente ritenuto che detta ferrovia sia costrutta a scartamento ridotto, mentre lo è a scartamento normale, come il *Monitore*, N. 45 del 1895, in una dettagliata descrizione della linea, ebbe già occasione di riferire.

La costruzione, l'ordinamento e l'esercizio della ferrovia della Valsugana formarono già ripetutamente oggetto di censure da parte della stampa forestiera ed in vero anche di certi organi della stessa, dai quali si avrebbe potuto attendere un concetto e giudizio dello stato delle cose se non benevolo, almeno del tutto imparziale, avuto riguardo agli interessi che quegli organi sono chiamati a rappresentare.

Gli attacchi sono diretti principalmente contro la circostanza, che la ferrovia della Valsugana è una ferrovia locale cioè di secondo ordine. Da ciò si deduce a priori, che essa — come tale — non può prestarsi ad essere compresa nella rete delle ferrovie mondiali e che perciò il Governo italiano, avuto riguardo alle circostanze di fatto, non può mostrarsi propenso ad effettuare l'allacciamento della stessa al confine dell'Impero presso Tezze con una delle più vicine stazioni della rete Adriatica, allacciamento che sarebbe assolutamente necessario per la trasformazione di questa ferrovia locale in una ferrovia di primo ordine.

Un giornale del vicino Regno osò perfino asserire che

per tale allacciamento basta una tramvia fra Bassano e Primolano.

Per ovviare ad ulteriori attacchi di tal genere che degradano la ferrovia della Valsugana e per togliere d'altronde i dubbi finora espressi e che non sempre si tennero entro i limiti di apprezzamenti oggettivi, riceviamo da fonte ben informata e competente in materia la seguente esposizione, che mette le cose a posto, tenendo esatto calcolo dei rapporti di fatto, e che noi non esitiamo di raccomandare all'imparziale giudizio dei nostri lettori.

Non si può negare, che la ferrovia della Valsugana nella sua attuale estensione quale ferrovia *à cul de sac* ed a motivo di singoli ordinamenti nell'esercizio della stessa, porta il nome di ferrovia locale. Essa venne anche concessa come tale — non però nella previsione che non sia atta ad un ulteriore sviluppo — ma piuttosto colla buona intenzione di agevolare l'impresa e di procurare alla stessa nella sua attuazione finanziaria quei vantaggi, che si garantirono alle ferrovie locali in generale colla legge del 31 dicembre 1894.

D'altra parte però non si accordarono menomamente all'impresa tutte le facilitazioni contemplate dall'articolo 1 della legge sulle ferrovie locali che si riferiscono alla loro costruzione, all'armamento ed all'esercizio delle stesse e ciò appunto in considerazione della importanza che la ferrovia della Valsugana presto o tardi acquisterà mediante l'allacciamento alle linee ferroviarie italiane che le sta in prospettiva.

All'opposto si ebbe cura di uniformare già all'atto della costruzione i singoli ordinamenti e lavori alle esigenze di una ferrovia principale e là dove questa per motivi di natura economica avuto riguardo alla poca entità dell'attuale commercio non sembrava fattibile, si cercò di provvedere già fin d'ora acchè il futuro sviluppo ed ampliamento dell'impresa non abbia ad incontrare ostacoli.

Riguardo alle opere costituenti il corpo della ferrovia, si annota, che le pendenze della linea non raggiungono in nessun punto il 25 per mille (1:40) che giusta il § 28 delle convenzioni tecniche stipulate fra le amministrazioni delle ferrovie germaniche sarebbe ancora ammissibile per ferrovie principali. Corre con un raggio di 200 m. non vennero praticate, a senso del § 29 delle convenzioni tecniche, che in via eccezionale, mentre non vennero adottate affatto curve con un raggio minimale di m. 150, benchè questo raggio sia ancor tollerato per ferrovie di secondo ordine.

La piattaforma degli sterri e dei rilevati ha una larghezza normale di m. 4.2, nei rilevati aumenta propozionatamente coll'aumentare dell'altezza degli stessi.

Le scarpe dei rilevati e degli sterri hanno l'inclinazione 1:1 1|2 rispettivamente 1:1, inclinazioni convenienti alla natura del terreno ed atte a premunire la via contro scoscendimenti.

S'intende poi da sè che già nell'interesse d'una regolare manutenzione della ferrovia si provvide largamente al prosciugamento del corpo ferroviario mediante accatastamenti e scogliere di pietre ed altre opere, come si pratica nella costruzione di ferrovie principali.

I numerosi muri di sostegno e di rivestimento, nonchè i viadotti di tutta la linea della lunghezza di oltre 65 chilometri sono fondati sus dura roccia oppure su basamenti di calcestruzzo. I tombini, i ponti, i cavalcavia ed i sottovia, il cui numero complessivo ammonta a 281, vennero costruiti al pari dei 48 ponti di ferro giusta le norme emanate per le i. r. ferrovie dello Stato concernenti la costruzione di ferrovie principali.

I manufatti, per i quali occorsero non meno di 47.300 m.³ di muratura, sono eseguiti indistintamente in muratura a strati con pietre di cava in malta di calce idraulica, composta di calce e sabbia nella proporzione 1:2, e non vennero in ciò impiegati che materiali di eccellente ed esperimentata qualità.

Il viadotto che attraversa la valle dell'Adige e pel quale occorse una spesa di circa 300.000 fiorini, consiste in due tronchi; il primo contiene 48 aperture del lume di 8 m. ed una del lume di 28 m.; l'altro abbraccia 74 aperture del lume di 8 m., una di 10 m. ed una di 22.6 m. La lunghezza totale del viadotto ascende a 1252.8 m., le sue pile, di cui la più alta si eleva a 15 m. sopra il terreno, hanno lo spessore di 1.7 m. La muratura del viadotto ammonta in complesso a 23.000 m.³.

Le cinque gallerie costruite parte con rivestimento di muratura, parte in roccia nuda a seconda delle condizioni del terreno, delle quali la più lunga è quella dell'*Albi* di m. 376.6 e la più breve quella della *Malpensada* di 81.5 m., si uniformano come tutti gli altri manufatti della ferrovia della Valsugana nella sezione libera alla sagoma-limite che in Austria serve di norma per le ferrovie principali.

Per le costruzioni in ferro dei ponti vennero impiegati 690.095 chilogrammi di ferro stiriano, di cui 54.487 per le ringhiere della lunghezza di 4.778. Nel calcolarne la portata si presero a base i carichi massimi a norma delle vigenti prescrizioni, talchè questi manufatti sono in grado di corrispondere alle più rigorose esigenze. L'armamento è composto di rotaie di acciaio (Sistema Vignole usato pure in Italia) della lunghezza di m. 9.0 e dell'altezza di 110 mm.; la larghezza del fondo piatto è di 95 mm., quella in testa 53 mm. e lo spessore dell'anima 11 mm. Trattandosi d'una distanza delle traverse di 72 cm. queste rotaie sopportano un carico di 7.1 tonnellate, mentre la massima pressione e tensione del materiale non sorpassa quella ammissibile di 1 000 chilogrammi per cm. q.

Le rotaie sono unite a giunto sospeso a mezzo di un robusto fornimento di guancie a suola. Ogni rotaia poggia solidamente sulle traverse della lunghezza di metri 2.3 con piastrelle intermediarie, fermate ciascuna con tre arpioni. Ogni giunto è quindi composto di 2 rotaie della lunghezza di m. 9, di 13 traverse, 26 piastrelle, 78 arpioni e due fornimenti di guancie a suola muniti ognuno di 4 viti (assicurate contro lo schiudimento).

Risulta da questi dati, che l'armamento è già fin d'ora costruito con una solidità superiore alle odierne esigenze.

Le traverse sono immerse in una massicciata di ghiaia della grossezza di cm. 30, che ha in corona la larghezza di m. 3, ed è quindi sufficientemente larga per collocarvi traverse di m. 2 4.

Riguardo alle stazioni si noti, che la distanza minima fra esse è di 3 km.

Le stazioni sono provviste quasi tutte di tre binari percorrenti e di separati binari di ricovero; la stazione di Grigno ha persino cinque binari percorrenti oltre a quelli di ricovero.

La stazione più lunga misura, fra i due scambi di entrata e di uscita, m. 413, la più corta m. 334; in tutte le stazioni però venne provveduto in modo opportuno per un ingrandimento che in seguito si rendesse eventualmente necessario. Gli edifici delle stazioni, quelli destinati ad uso d'abitazione e per l'Amministrazione corrispondono alle esigenze di una ferrovia principale.

L'area occupata dagli edifici varia fra i 145 m. q. e 305 m. q.; essi contengono per l'attnale e prevedibile bisogno i necessari locali di servizio, sale d'aspetto di tutte e tre le categorie ed hanno inoltre verande coperte.

I magazzini merci con attigui piani caricatori sono costrutti in legno. I piani caricatori occupano, a seconda del bisogno, un'area di m. q. 230 fino a m. q. 330.

Pei cantonieri e guardiani che non sono collocati negli edifici della stazione e delle fermate, venne provveduto in quanto ad abitazione col costruire appositi casotti murati, che se mai occorresse una sorveglianza più intensiva della linea, stanno inoltre allo stesso scopo a disposizione garette riscaldabili pure costruite in legno.

Il servizio nelle stazioni è regolato in maniera da offrire anche ad una ferrovia principale sufficiente garanzia per la sicurezza e regolarità del movimento. Le stazioni sono munite di apparecchi centrali per gli scambi, di semafori e di dischi; le fermate ed i caselli di guardia invece sono muniti di suonerie collocate in appositi casotti.

Pel movimento treni si usano attualmente locomotive a triplo accoppiamento della Serie 56, del peso di 41.5 tonnellate e con una velocità massima di 50 chilometri per ora. I tender della Serie 56 (N. 4841, 42, 49, 50, 51, 52, 88) del peso di 82 tonnellate sono capaci di m. c. 12 di acqua e 6 tonnellate di carbon fossile.

Il carico massimo dei treni merci tirati da una locomotiva sola, importa sul tronco Trento-Pergine 210 tonnellate e sul tronco Pergine-Tezze 400, mentre quello dei treni tirati da due locomotive ammonta sul tronco Trento-Pergine-Tezze a 540.

Le locomotive sopra descritte col tender a rimorchio, avuto riguardo alla prescritta velocità massima dei treni di 25 chilometri all'ora, corrispondono in tutto alle esigenze dell'odierno movimento passeggieri o merci. Aumentandosi il movimento, nulla osta che venga messo a disposizione pel servizio un corrispondente numero di locomotive.

Se poi si volesse aumentare la velocità, specie dei treni passeggieri, si potrebbe tosto portarla sino a 50 chilometri all'ora, mercè i metodi osservati nella costruzione delle opere costituenti il corpo ferroviario nonchè l'aumento e la qualità del materiale mobile.

Rimesse per locomotive si trovano a Trento e Grigno e sono anche provviste ciascuna di una piattaforma. Piattaforme per carrozze e carri ne abbiamo 7.

Stazioni di alimentazione munite di pulsometri, di gru e di fosse di spurgo ce ne sono 5, ed in vero a Trento, Roncegno, Roncegno-Marter, Strigno e Grigno. Nella stazione di Trento si trovano due serbatoi, in ciascuna delle altre stazioni soprannominate v'ha un serbatoio della capacità di m. c. 56. Il materiale mobile consiste attualmente di carrozze di prima, seconda e terza classe, inoltre di carrozze pel servizio ambulante postale e per personale di servizio. Le carrozze di prima e di seconda classe del peso di circa 9.5 tonnellate hanno 28 posti, quelle di terza classe del peso di 9.8 tonnellate ne hanno 48. Tutte le carrozze munite di freni a vuoto e di closets e riscaldabili a vapore sono di solida costruzione e di aspetto elegante ed hanno un andito di intercomunicazione.

I carri chiusi, ordinati appositamente pel servizio sulla ferrovia della Valsugana pesano in media 6.5 tonnellate; la loro portata è di 13.1 tonnellate; l'area interna è di metri quadrati 17.3. I carri piatti pesano in media 7 tonnellate; la portata è di 15.7 tonnellate, l'area interna di m. q. 21.5.

Nulla osta poi che all'occorrenza il materiale mobile venga tosto aumentato con quello di altre linee ferroviarie. Con un tale materiale mobile si misero finora in circolazione quotidianamente nei giorni di lavoro 8 treni e nei giorni festivi e nelle domeniche 10 treni, e qui giova constatare che con un treno solo vennero trasportati in singoli casi 1200 persone.

Se la ferrovia della Valsugana, ad onta di tutte le accennate circostanze di fatto, va classificata per ora come ferrovia locale, ciò non deriva che dalla mancanza di chiudende lungo la linea e di barriere ai passaggi a livello delle strade e dei sentieri.

I provvedimenti di difesa prescritti lungo le ferrovie principali ai passaggi a livello, come barriere, ecc., si limitarono lungo la ferrovia della Valsugana alle tavole di avviso. E questo fatto forma oggi l'unico impedimento, acchè la velocità dei treni, fissata nel documento di concessione degli 8 febbraio 1894, in 25 chilometri all'ora, non possa venir portata alla velocità di 50 chilometri; tuttavia nel corso del prossimo inverno potrebbe venir portata a 35 chilometri all'ora, e questo limite è da osservarsi fino a tanto che mancano le accennate chiudende.

E' però chiaro, che il completamento della ferrovia colle chiudende, al quale si può aggiungere la costruzione di qualche casello, è in ogni modo effettuabile entro brevissimo tempo e con una spesa limitata, e non v'ha dubbio, che anche oltre i confini dell'impero non si potrà più a lungo negare all'impianto della ferrovia in generale ed all'opportunità degli ordinamenti per l'esercizio della stessa il meritato apprezzamento, nè sarà più a lungo contrastabile, che l'allacciamento della ferrovia della Valsugana colla rete ferroviaria del limitrofo regno, già avuto di mira tanto nel chiederne la concessione, quando durante la costruzione della linea e nel metterla in esercizio, non può essere che una questione di tempo.

Certo si è, che la linea Trento-Bassano sarà in grado di corrispondere a qualunque esigenza, quando la continuazione della linea oltre Tezze si effettui colla medesima solidità che distingue il tronco già aperto Trento-Tezze.

Fino a che però di là dei confini non si vogliono riconoscere le vere circostanze di fatto ed i vantaggi che offre l'allacciamento della ferrovia della Valsugana alla rete italiana, la nostra ferrovia sarà costretta di conservare il suo impianto negli odierni modesti limiti corrispondenti agli attuali bisogni, anzi di gran lunga superiori agli stessi.

Quest'è un postulato, un'esigenza di un ben regolato ed economico governo, perchè le spese in più richieste per un ulteriore ampliamento o miglioramento dell'esercizio ferroviario non verrebbero per ora controbilanciate nella stessa proporzione da maggiori entrate, mentre lo saranno di certo se il Governo italiano si mostrerà propenso a provvedere pel desiderato allacciamento della ferrovia della Valsugana colla rete italiana.

UNIONE INTERNAZIONALE PERMANENTE DI TRAMWAYS

ASSEMBLEA GENERALE — STOCCOLMA, 1896

(*Cont. e fine, Vedi numero 44*).

Nona Questione. — « Avete delle comunicazioni a fare circa l'applicazione dei motori meccanici alla trazione dei Tramways? ». — *Relatore* Sig. E. A. Ziffer, Vice-presidente dei « Kolomeaer Localbahnen » a Vienna.

Conclusioni del relatore approvate dall'Assemblea:

I motori meccanici impiegati per la trazione dei Tramways e delle ferrovie d'ordine inferiore furono l'oggetto di notevoli miglioramenti, di modo che, in generale, si può constatare dei progressi nel loro impiego; ne risulta che questi sistemi di trazione hanno acquistato una importanza più grande e che, per conseguenza, senza dubbio si generalizzerà la loro applicazione.

I *motori a vapore* (vetture Rowan) convengono specialmente per il servizio dei viaggiatori sulle ferrovie secondarie situate nei sobborghi delle grandi città o congiungenti località discoste. Nullameno, in questi ultimi tempi non si è parlato molto di queste vetture.

La *vettura Serpollet*, che è egualmente chiamata a servire al trasporto dei viaggiatori, conviene pel traffico delle città e dei sobborghi; essa si distingue per una semplicità più grande e per l'economia nelle spese di acquisto e d'esercizio.

Il sistema dei *motori senza focolaio* (sistema Lamm et Franch) conviene particolarmente per traffici intensi nell'interno ed all'esterno delle città. Da calcoli fatti, l'esercizio a mezzo di questi motori è più economico dell'esercizio con locomotive a vapore.

L'esercizio ad *aria compressa* e specialmente il sistema a bassa pressione Popp e Conti (il quale si trova nulladimeno ancora nel periodo di prova), presenta diversi vantaggi dal punto di vista del trasporto viaggiatori nell'interno delle città. Manca però l'esperienza sufficiente per poter dar un responso sulle spese di primo impianto e di esercizio di questo sistema.

I *Tramways funicolari* si introducono attualmente anche in Europa a causa della loro grande capacità di trasporto sulle linee a forti pendenze; nullameno le spese di primo impianto sono molto elevate; per contro però, dato un traffico considerevole, l'esercizio con questo sistema è più economico che con qualsiasi altro.

I *motori a gaz* non sono stati ancora sufficientemente provati e alcuni perfezionamenti sono ancora necessari; essi rispondono convenientemente alle esigenze di un servizio di viaggiatori relativamente considerevole nell'interno delle città di minore importanza, come pure all'esterno delle città per congiungere i sobborghi. Le spese di primo impianto e d'esercizio non sono molto elevate.

La *trazione elettrica* nelle sue diverse forme ha preso un grandissimo sviluppo e risponde specialmente alle esigenze di un traffico di viaggiatori molto intenso ed a grande velocità, tanto nelle grandi città che nei loro dintorni.

La trazione elettrica ha una capacità considerevole di trasporto ed i perfezionamenti che le vengono ogni giorno apportati, come i nuovi

trovati che sorgono costantemente permettono di sperare che essa non si applicherà solamente all'esercizio dei Tramways propriamente detti, ma anche al servizio delle ferrovie vicinali e d'interesse locale, così anche per il trasporto delle merci ed infine a certe categorie di traffico delle grandi ferrovie.

È da prevedersi che, data la convinzione che si conferma di giorno in giorno, che alla trazione elettrica appartiene l'avvenire di tutti i Tramways, questo modo d'esercizio deve progredire e svilupparsi in tal modo che, nel più prossimo avvenire, occuperà una posizione tutto affatto predominante.

Le spese d'impianto e di trazione dipendono dal sistema adottato.

Dire quali sono, fra i motori o sistemi di trazione, quelli la di cui applicazione è più raccomandabile, e pei quali l'installazione e l'esercizio sarebbe il più economico, non è troppo facile, atteso che la scelta del motore e del sistema di trazione dipende in primo luogo dal terreno e dalle altre condizioni locali (piano, profilo e lunghezza della linea) e che la natura e la densità, la rapidità, la regolarità e la sicurezza del servizio, come le necessità finanziarie dell'impresa e la rimunerazione dei capitali impiegati sono pure dei fattori importanti dei quali è necessario tener conto.

I confronti delle spese di primo impianto può dar luogo facilmente a gravi errori, poichè dette spese non sono sempre calcolate sulle stesse basi, senza che sia praticamente possibile di verificare i calcoli; e che inoltre i diversi sistemi presentano delle grandi differenze dal punto di vista delle costruzioni e delle installazioni meccaniche che essi esigono; è necessario per conseguenza di non accettare che con la massima prudenza le indicazioni che sono fornite a questo soggetto e di non considerare dette indicazioni che come qualche punto di riparo del quale si può servirsi per lo studio del motore o del sistema meccanico da adottarsi.

Decima Questione. — « Indicate il consumo medio di energia elettrica in watts-ora per vettura-chilometro ed in watts-ora per tonnellata-chilometro (descrivendo sommariamente le particolarità delle vostre reti, pendenze, rampe, ecc).

« Indicate i prezzi di costo del Kilowatt-ora prodotto all'opificio: detto prezzo deve comprendere:

a) Gli stipendi e salari del Capo meccanico, dei macchinisti, fuochisti e manovratori;

b) Il costo del consumo di legno, carbone, acqua, olio e grasso, oggetti per pulitura, collettori per dinamo, ecc.;

c) Le spese di manutenzione delle caldaie, delle macchine e della tubazione, anche delle dinamo e del quadro di distribuzione;

d) Le spese di illuminazione e di riscaldamento della stazione di forza.

« Nei casi ove faceste uso dell'energia elettrica prodotta da un opificio d'illuminazione o di forza motrice indipendente:

« indicate le ragioni che vi hanno determinato a ricorrere a questa soluzione;

« indicate le stipulazioni principali del vostro contratto d'abbonamento (prezzo pagato per ogni Kilowatt-ora, responsabilità incombente all'impresa di produzione dell'energia dal fatto della fornitura di corrente, durata del contratto, ecc.) ». — *Relatore* sig. Van Vloten, Ingegnere a Bruxelles.

Nessuna conclusione; si prende atto del rapporto che si riassume come segue:

I diversi punti di vista posti da questa questione, presentano il più grande interesse; ma le risposte che furono date non permettono in generale di tirare delle conclusioni precise, principalmente in ciò che concerne il consumo medio d'energia per vettura-chilometro o per tonnellata-chilometro, il prezzo di costo del Kilowatt-ora, ecc.

Il consumo d'energia dipende, difatti, non soltanto dal peso delle vetture o dei treni, dal profilo più o meno accidentato delle linee, ma anche dal rendimento degli apparecchi produttori e riceventi, dalla perdita consentita nella distribuzione e dall'abilità dei conduttori.

Se si considera il prezzo del Kilowatt-ora, si osserverà prima di tutto che il consumo del carbone (per non basarci che su uno dei fattori della spesa) è funzione non solamente della quantità d'energia da prodursi, ma anche del coefficiente di carico delle macchine e del loro sistema; si può aggiungere anche che i diversi combustibili hanno delle potenze caloriche e dei prezzi differenti, ciò che fa sì, che la più parte delle cifre relative, sia al consumo dell'energia, sia al costo del Kilowatt-ora non sono nullameno che comparabili tra loro.

L'impiego del rimorchiamento rende pure il confronto difficile fra gli esercizi ordinari con sole vetture automotrici e quelli che fanno uso del rimorchio; infine il peso medio delle vetture o dei treni non è generalmente conosciuto con esattezza.

Undecima Questione. — « Il vostro esercizio ha provocato delle perturbazioni o influenze nocive al buon funzionamento dei servizi telegrafici e telefonici, o alla conservazione dei condotti metallici posti sotto al suolo?

« Enumerate gli accidenti, perturbazioni o guasti della specie, come anche i reclami indirizzativi in proposito.

« Indicate quali sono le misure speciali o lavori qualsiasi che vi furono prescritte dalle amministrazioni dei telegrafi, telefoni, dei condotti d'acqua, di gaz, ecc.:

1° Onde evitare i contatti accidentali fra la linea od i *feeders* ed i fili telefonici o telegrafici, degli orologi elettrici, ecc.;

2° Onde evitare o diminuire gli effetti d'induzione o di derivazione sugli apparecchi telegrafici, telefonici, ecc.;

3° Onde evitare le azioni elettrolitiche sulle tubazioni metalliche trovantesi nel suolo.

« Qual è il vostro apprezzamento quanto all'efficacia dei lavori prescritti?

« Che cosa consigliate di fare all'infuori dei lavori prescritti dalle autorità? ». — *Relatore* sig. Van Vloten, Ingegnere a Bruxelles.

Questa questione non ha dato luogo a discussione, nè a conclusioni.

Duodecima Questione. — « Indicate la disposizione delle vostre rimesse di vetture per la trazione elettrica.

« (Date uno schizzo in scala di 5 m/m per metro indicante in piano la lunghezza e la larghezza delle vostre rimesse con la distanza d'asse in asse dei binari, la sezione trasversale, l'altezza utile).

« Quali sono i vantaggi e gli inconvenienti che presenta la disposizione attuale delle vostre rimesse e quali sono, secondo i risultati della vostra esperienza, le disposizioni tanto d'insieme che di dettaglio che consigliate d'adottare per la costruzione delle rimesse?

« Qual è, a vostro avviso, l'importanza da darsi all'installazione delle fosse di visite?

« Come è costituito il suolo delle vostre rimesse e quali sono le disposizioni adottate per lo scolo delle acque?

« L'acqua che ha servito alla lavatura delle vetture si rende direttamente alla fogna o scola sul suolo, prolungando così lo stato di umidità del medesimo? ». — *Relatore*, sig. Röhl, Direttore dei Tramways di Hambourg.

Nessuna conclusione.

Tredicesima Questione. — « Avete stabilito sulle vostre linee dei punti di fermata fissi, oppure le vetture s'arrestano in ogni luogo a richiesta del viaggiatore?

« Detti punti di fermata furono stabiliti in virtù di prescrizioni delle autorità ed a quali distanze sono essi gli uni dagli altri?

« Stimate che il sistema impiegato nel vostro esercizio sia quello che meglio conviene? Quali sono le esperienze da voi fatte a questo soggetto e qual è il vostro avviso sul sistema da adottarsi?

« In quali circostanze considerate l'impianto di punti d'arresto fissi come raccomandabile ed in quali circostanze siete d'avviso contrario? ». — *Relatore* sig. Clauss, Direttore dei Tramways di Dresda, a Dresda.

Le conclusioni del Relatore, qui sotto riportate, vennero ammesse senza discussione:

Per le linee a trazione meccanica e per le linee a trazione animale, sulle quali le vetture si succedono a brevi intervalli, l'impianto di punti di fermata fissi sembra necessario o almeno raccomandabile, mentre al contrario per delle linee di poco traffico o per quelle dove la distanza fra due vetture successive è considerevole, le fermate dovrebbero farsi a richiesta del viaggiatore, o almeno a tutte le vie trasversali, a fine di dare al pubblico, in queste condizioni di traffico sfavorevole, le maggiori occasioni possibili di poter far uso del Tramway ed aumentare così gli introiti.

Quattordicesima Questione. — « Quale è la velocità di marcia sulle vostre linee? (Qui trattasi della velocità commerciale che si calcola dividendo la lunghezza d'esercizio della linea per la durata del tragitto percorso dalla vettura o dal treno).

« Quali motori impiegate?

« Le vostre linee sono divise in sezioni sulle quali si marcia a differenti velocità? Quali sono queste velocità e da quali ragioni sono esse motivate?

« Le massime velocità vengono prescritte dall'autorità? quali sono esse?

« Considerate la velocità da voi stessi adottata o quella prescritta dalle autorità come rispondente praticamente alle vostre condizioni di esercizio?

« Quale è, secondo le vostre osservazioni, l'influenza dell'aumento o della diminuzione della velocità primitiva sugli introiti, le spese, la sicurezza dell'esercizio, gli accidenti, ecc.? ». — *Relatore* sig. Géron, Direttore dei Tramways di Colonia, a Colonia.

Conclusioni del Relatore, con leggiere modificazioni introdotte dall'Assemblea.

In via generale ed astrazione fatta di casi particolari:

a) *Per i Tramways a vapore in servizio dei sobborghi* e congiungenti fra loro delle località lontane, si può ammettere, con delle vie ben condizionate, una velocità normale di 30 chilometri all'ora, che dovrà essere ridotta, secondo le circostanze, nell'interno delle agglomerazioni e nei punti pericolosi della linea.

È raccomandabile che detti limiti generali siano fissati dalle autorità superiori e che le autorità locali, d'accordo coll'Amministrazione della Tramvia regoli i dettagli, lasciando a questa la massima libertà possibile. È pure raccomandabile di sottomettere ad intervalli di tempo non troppo lunghi, dopo che il mezzo di trasporto si è accomodato alle condizioni esistenti, la questione della velocità ad una revisione, tenendo conto della considerazione che la tendenza costante del progresso deve tendere sempre ad aumentare la velocità;

b) *Pei Tramways elettrici*, le regole enunciate sotto la lettera *a*) sembrano dover trovare anche la loro applicazione allorchè questi Tramways sono assegnati al medesimo servizio dei precedenti, cioè al servizio suburbano. — Quando invece trattisi di un traffico urbano, sembra raccomandabile di adottare una velocità commerciale variante, astrazione fatta di certe condizioni locali, da 12 a 18 chilometri all'ora secondo la natura delle strade percorse. Ripetiamo poi quanto abbiamo detto precedentemente riguardo all'intervenzione delle autorità nella fissazione di queste velocità;

c) *Per gli altri esercizi meccanici di Tramways*, noi crediamo che quanto abbiamo più sopra esposto pei casi *a*) e *b*) si applichi egualmente, secondo che questi esercizi, per loro natura o loro funzionamento, si approssimino all'uno o all'altro dei due tipi precedenti;

d) *Quanto all'esercizio per cavalli*, la pratica attuale è buona; havvi luogo di far rimarcare tuttavia che è raccomandabile di aumentare la velocità più che sia possibile.

Quindicesima Questione. — « Qual è, a vostro avviso, il rapporto migliore da adottarsi per le dimensioni rispettive della cassa e delle piattaforme delle vetture di Tramways?

« Stimate che per il tipo di vetture, attualmente in uso, sia conveniente tendere piuttosto ad aumentare le dimensioni della cassa o quelle delle piattaforme?

« Motivate le vostre risposte ». — *Relatore* sig. X.

Rimandata la questione alla prossima assemblea.

Sedicesima Questione. — « Quali sono gli apparecchi da voi applicati alle vostre vetture per impedire che le persone investite dalle medesime vengano ferite?

« Quali sono i risultati ottenuti dall'opera di detti apparecchi? ». — *Relatore* sig. Hippe, Direttore dei Tramways di Munich, a Munich.

Senza conclusioni.

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

Provvedimenti per le stazioni di Milano.

Ci telegrafano da Roma essere giunti colà i Direttori Generali delle Ferrovie del Mediterraneo e dell'Adriatico, chiamati dall'on. Ministro dei Lavori Pubblici onde conferire secolui circa i provvedimenti per le stazioni di Milano.

><

Conferenze ferroviarie a Milano.

(*Norme pei segnali e pel servizio di blocco*).

Il 24 corrente, presso la Direzione Generale della Rete Mediterranea, si radunerà una Commissione composta dai Rappresentanti dei diversi Servizi della Società stessa e di quelli della Rete Adriatica per lo studio di revisione della vigente Istruzione sui segnali (1886), per introdurvi quelle modificazioni ed aggiunte che l'esperienza del decennio ha suggerite.

Nella stessa conferenza si stabiliranno definitivamente le norme pel *servizio di blocco* che, come è noto, la Mediterranea ha già attivato da tempo sulla Torino-Trofarello e sulla Genova-Sarzana, e che ora l'Adriatica sta attivando sulla tratta Bivio Acquabella-Limito, mentre la Mediterranea lo estenderà sulla tratta Milano Centrale-Rogoredo.

Naturalmente le norme concertate in comune dalle Società in tale conferenza, dovranno a suo tempo essere sottoposte alla necessaria approvazione governativa.

><

Interruzione della Roma-Pisa fra Chiarone e Montalto.

Facendo seguito alla informazione pubblicata nel precedente numero, possiamo riferire che, ad onta del cattivo tempo che ha sempre imperversato in questi ultimi giorni, i lavori di ripristino del ponte sul Fiora hanno proceduto con relativa alacrità e che tuttavia si spera, col tempo migliorato, di ultimarli nel termine precedentemente stabilito.

><

Ferrovia Oleggio-Pino.

(*La frana presso la galleria di Pombia*).

Il giorno 2 del corrente mese, alle 9.30, una frana di qualche importanza cadeva all'imbocco verso Novara della galleria di Pombia, della linea Oleggio Pino, ricoprendo il binario per una altezza di m. 2 circa.

Si eseguì subito lo sgombro della ferrovia, ma pel pericolo che presentava la frana si dovette limitare il servizio della linea al passaggio dei treni diurni, con precauzioni speciali di rallentamento.

Si è intanto disposto per la costruzione di una tratta di m. 18 di galleria artificiale in prolungamento della galleria esistente, lavoro che venne già appaltato e che sarà eseguito in 18 giorni lavorativi.

Non si ebbero altri danni alla ferrovia, nè al materiale; due agenti del Mantenimento vennero leggermente feriti, mentre lavoravano per arrestare la caduta della frana. Devesi poi lamentare la morte di un manovale del Comune di Pombia, che venne sepolto dalle materie franate mentre lavorava per lo sgombro della strada comunale a monte della ferrovia.

><

Per la stazione orientale a Genova.

Il Sindaco di Genova ha fatto tenere a S. E. il Ministro dei Lavori Pubblici una deliberazione di quella Giunta Municipale, colla quale si rivolgono vive istanze al Governo affinchè voglia provocare colla massima urgenza i provvedimenti che sono opportuni per dotare Genova di una importante stazione dalla parte orientale. La Giunta prelodata si dichiara pronta a quelle trattative ed a quei convegni che il Governo credesse opportuno di indire all'oggetto di venire al concreto sull'importante argomento, e di esaminare la questione in ogni sua parte finanziaria e tecnica; e così di vedere quale debba essere la ubicazione e la capacità della nuova stazione, e come infine possa il Comune, sebbene non obbligato, agevolare al Governo la esecuzione dell'opera desiderata.

><

Conferenza per i Trasporti delle materie pericolose attraverso lo stretto di Messina.

Siamo informati che la Conferenza relativa ai trasporti delle materie pericolose attraverso lo Stretto di Messina, avrà luogo a Messina il giorno 12 del corr. mese presso l'Ufficio Centrale dei prodotti della Società per le Strade Ferrate della Sicilia. Alla Conferenza prenderanno parte i rappresentanti delle Società ferroviarie della Sicilia, del Mediterraneo e dell'Adriatico, del R. Ispettorato generale delle Strade Ferrate ed il Capitano del Porto di Messina.

><

Il personale straordinario per le costruzioni ferroviarie.

Siamo informati che S. E. il Ministro dei Lavori Pubblici, con recenti decreti, ha provveduto al licenziamento dal servizio di N. 38 impiegati straordinari delle costruzioni ferrovie, stati dichiarati disponibili colla fine d'anno dagli Uffici presso i quali attualmente essi prestano servizio. Ci consta che, colla stessa data, saranno lasciati in libertà molti impiegati straordinari che ora prestano servizio presso gli Uffici del Genio Civile.

><

Ferrovia Circumetnea.

(*Visita di ricognizione della tratta fra Giarre e Riposto*).

Il giorno 14 del corrente mese apposita Commissione tecnica governativa, composta di un rappresentante del Circolo ferroviario di Palermo e del cav. Bonanno, Regio Ispettore tecnico delle Strade Ferrate, procederà, in concorso dei rappresentanti della Società Siciliana dei lavori pubblici. subconcessionaria della costruzione e dell'esercizio della Ferrovia Circumetnea, alla visita di ricognizione del tratto della ferrovia medesima, compreso fra Giarre e Riposto, allo scopo di accertare se questo tronco si trova in condizioni di essere aperto all'esercizio.

><

Per una ferrovia da Caltanissetta a Caltagirone e diramazioni.

Il Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio ha raccomandato a quello dei Lavori Pubblici una recente deliberazione della Camera di Commercio ed Arti di Caltanissetta, colla quale, ad unanimità, si fanno voti al Governo del Re, affinchè voglia promuovere la costruzione di una ferrovia da Caltanissetta a Caltagirone per Piazza Armerina con diramazione da Piazza Armerina alla stazione di Assaro Valguarnera e da Barrafranca alla stazione di Butera. La nuova ferrovia sarebbe destinata ad aprire la via del mare ai prodotti del centro della Sicilia ed apporterebbe grandissimi benefizi alla provincia di Caltanissetta.

><

Per il sussidio governativo alla ferrovia da Chieti alla stazione omonima.

In esecuzione di una deliberazione presa d'urgenza dalla Giunta Municipale di Chieti, quel signor Sindaco ha fatto domanda al Ministero dei Lavori Pubblici allo scopo di ottenere che venga elevato a L. 3000 il sussidio di lire 2500, concesso per anni 70. per la ferrovia fra la città di Chieti e la stazione omonima, riducendo in pari tempo il periodo della concessione ad anni 40, e di permettere che il Comune garantisca il prestito da contrarsi per la costruzione della ferrovia stessa. con delegazione della parte disponibile della sovrimposta comunale sui tributi diretti.

><

Ferrovie della Sicilia.

(*Assemblea generale degli azionisti*).

Il giorno 30 corrente avrà luogo, presso la sede sociale a Roma, l'assemblea generale degli azionisti.

(Vedi *pagine annunzi*).

><

Ferrovia Nord-Milano.

La Società anonima delle Ferrovie Nord-Milano ha sottoposto all'approvazione governativa l'elenco dei prezzi speciali che, a datare dal 1° gennaio 1897, intenderebbe di attivare per i biglietti dei viaggiatori fra Milano-Nord ed alcune stazioni della ferrvia da Milano ad Erba. In detto elenco sono compresi fra gli altri biglietti di andata e ritorno festivi, anche quelli fra Milano e Laveno. I prezzi speciali dei quali trattasi, riguardano soltanto la seconda e la terza classe.

><

Ferrovie dell'Adriatico.

(*Gara aggiudicata*).

Il giorno 26 dello scorso mese di ottobre ebbe luogo in Ancona, presso la Direzione dei lavori per le Strade Ferrate Meridionali, la gara per l'appalto mediante licitazione dei lavori riguardanti l'ampliamento del servizio delle merci nella stazione di Bonesso-Santa Croce, lungo la ferrovia da Termoli a Campobasso.

Alla gara vennero invitate N. 8 Ditte, e le concorrenti furono 7. Rimase aggiudicataria provvisoria la Ditta Gaetano De Tullio, col ribasso del 20.15 p. 0[0 sui prezzi di tariffa.

(*Progetti preventivi, ecc, presentati all'approvazione governativa*).

La Direzione Generale per le Strade Ferrate Meridionali ha sottoposto alla approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici:

1. Il contratto stipulato coll'appaltatore Cordara Ugo per lavori di ampliamento del fabbricato viaggiatori e del piazzale interno della stazione di Ferrara, nella linea da *Bologna a Padova;*

2. La proposta per il rifacimento in acciaio, con rotaie da m. 12, modello meridionale, di m. 6980.17 di binario. compreso fra i chilometri 769.139.83 e 776.192 della linea *Foggia-Otranto*. Per la esecuzione di lavori considerati in progetto è prevista la spesa di L. 49,400 alla quale occorre aggiungere quella di L. 119,837 che rappresenta il valore del materiale metallico di armamento;

3. La proposta per il completamento della massicciata lungo il tronco Fabriano-Pergola della ferrovia *Fabriano-Sant'Arcangelo*, con annesso preventivo di spesa di L. 16,000;

4. La proposta per la sistemazione dei segnali a disco di protrazione verso Arcore, della stazione di Monza, e dell'attraversamento della tramvia Monza-Brugherio al chilom. 0.579 della linea *Monza-Calolzio;* spesa L. 120;

5. La proposta per costruire N. 5 case cantoniere doppie ai chilom. 70.025, 72.961, 73.896, 76.726, e 78.948. in sostituzione di altrettante case cantoniere in istato cadente da demolirsi ai chilom. 69.997, 73.012. 74.018, 76.726 e 78.922 della linea da *Bari a Taranto*. La spesa all'uopo preventivata ascende a L 50,000 ed alla esecuzione dei lavori si provvederà mediante appalto da cedersi per licitazione privata ad un appaltatore di fiducia;

6. Il contratto capitolato stipulato colla Società cooperativa fra i ghiaiaiuoli e barcaiuoli da Cremona per la fornitura. il carico sui vagoni, lo scarico, lo spandimento e la profilatura di m. c. 6500 di ghiaia vagliata occorrente pel completamento della massicciata lungo il tronco Piadena-San Zeno, nella strada ferrata *Parma-Brescia-Iseo;*

7. Il preventivo della spesa di L. 19,000 per la costruzione delle scogliere in difesa della ferrovia contro il fiume Pescara, a sponda sinistra, presso Alanno, in corrispondenza del chilometro 28;

8. La proposta pel rifacimento in acciaio di m. 4500 di binario mod. 1, ex-Alta Italia, in ferro, sul tronco Legnago-Lendinara, nella ferrovia da *Legnago a Rovigo*. La spesa occorrente per il rifacimento di che trattasi ammonta a L. 28,650, escluso il valore del materiale metallico di armamento in L. 80,425.27.

><

Ferrovie del Mediterraneo.

(*Proposte, progetti, preventivi, ecc., presentati all'approvazione governativa*).

La Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici:

1. Il preventivo della spesa di L. 330.30 occorrente per l'impianto di una comunicazione telefonica fra la ca-

bina *B* della *stazione di Sampierdarena* ed il nuovo deposito delle locomotive;

2. Il preventivo della spesa di L. 930 per la sistemazione di due tratti del canale ai km. 167.304-167.316 e 167.704-167.719, fra le stazioni di Potenza e di Vaglio nella linea da *Eboli* a *Metaponto;*

3. Il progetto di lavori di riparazione ai guasti arrecati nella stazione di Carrara, lungo la linea da *Pisa* a *Genova*, dallo straripamento del torrente Carrione. Spesa prevista L. 1900;

4. Il preventivo della spesa di L. 1300 per lo sgombro di massi dalla falda sopra l'imbocco est della galleria di Deiva, lungo la ferrovia da *Genova* a *Spezia;*

5. Il preventivo della spesa di L. 900 per lavori di ripristino della linea *Chiusi-Empoli*, fra le stazioni di Siena e di Castellina in Chianti, in seguito ai guasti causati dall'alluvione del fosso Rilogo;

6. La proposta per l'applicazione di una soneria di avviso alla garetta esistente al passaggio a livello del Corso Garibaldi a Chiavari, nella linea da *Genova* a *Pisa*. Spesa occorrente L. 100;

7. Il contratto stipulato colla Ditta Macchi, Izar e Comp. di Milano per la fornitura di N. 31,000 arpioni ordinari in ferro, di cui N. 15,000 per armamento modello 2, e N. 16,000 per armamento modello Calabrese;

8. Il contratto stipulato colla Ditta Filippo Tassara e Figli di Voltri per la fornitura di N. 44,000 chiavarde per stecche di armamento, di cui N. 14,000 a testa sferica, da mm. 25 per armamento modello 2; N. 10,000 da mm. 20 per armamento modello II, marca F; e numero 20,000 da mm. 21 per armamento del mod. L. S.;

9. Il preventivo della spesa di L. 190 occorrente per la costruzione di un pozzo assorbente per l'acqua di lavaggio della caldaia del rifornitore nella stazione di Nizza Monferrato, lungo la linea da *Cantalupo* a *Cavallermaggiore;*

10. Il progetto delle opere occorrenti per provvedere alla trasformazione della *fermata di Baldichieri* in stazione, con servizio merci a grande velocità. La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 67,900 escluso il materiale metallico di armamento, il cui valore è preventivato in L. 7408.96; ed all'esecuzione dei lavori si provvederà mediante gara a licitazione privata. L'approvazione del progetto dovrebbe valere anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità;

11. Il progetto dei lavori occorrenti per provvedere all'impianto di cancelli in ferro in sostituzione delle catene, per la chiusura dei passaggi a livello ai km. 13.031 e 13.417.18, della strada ferrata da *Eboli* a *Reggio*, in prossimità della stazione di Albanello.

><

Ferrovie della Sicilia.

(Progetti, preventivi, ecc., presentati all'approvazione governativa).

La Direzione Generale per le Strade Ferrate della Sicilia ha sottoposto alla approvazione del Ministero dei Lavori pubblici:

1. Il progetto per il rafforzamento delle colonne di sostegno della tettoia, formate con rotaie a doppio fungo dissimetrico in *stazione di Palermo*. Spesa prevista lire 1872.77;

2. La proposta di maggiori lavori occorrenti per il consolidamento del rilevato al chilom. 178.150 da Palermo, della linea *Canicattì-Licata*, con annesso preventivo di spesa di L. 3,955;

3. Il progetto modificato dei lavori occorrenti per l'impianto di nuovi binari del servizio merci, per la costruzione di un nuovo deposito pel carbone, per l'ampliamento del casello al chilom. 36.179, e pel lastricato del marciapiedi principale del fabbricato viaggiatori e del magazzino delle merci, in stazione di Termini, lungo la linea da *Palermo a Porto Empedocle*. La spesa all'uopo preventivata, escluso il valore dell'occorrente materiale metallico di armamento, ascende a L. 24,861.40.

><

Biglietti andata e ritorno tra Albarino e Fabriano.

L'Adriatica, accogliendo in parte le premure fattele dagli Enti morali interessati, ha disposto che siano istituiti, in via di esperimento, i biglietti normali di andata e ritorno delle tre classi da Albarino per Fabriano.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato, in sue recenti adunanze, ha dato il suo parere sui seguenti affari relativi al servizio delle Strade ferrate:

1. Sulla proposta di concedere, in via di transazione, un compenso extracontrattuale alla Impresa Rosalbino Turano, assuntrice dei lavori di costruzione di un muro di difesa contro il Basento, per il consolidamento della galleria Vigne, fra i chilometri 172.547 e 172.631 della ferrovia da Eboli a Metaponto;

2. Sulla proposta di concedere alla Impresa Giovanni Da Via un maggiore compenso per i lavori di consolidamento da essa eseguiti lungo il tronco Alano-Iener-Feltre, della ferrovia Treviso-Belluno;

3. Sugli atti di liquidazione finale e di collaudo dei lavori eseguiti dalla Impresa Biagi nella galleria Lustra, lungo la strada ferrata da Battipaglia a Castrocucco;

4. Sulla applicabilità della multa contrattuale a carico della Impresa Capizzi Fulco, per un ritardo di giorni 27, oltre il termine fissato e prorogato, per il compimento dei lavori di sistemazione della condotta d'acqua del rifornitore alla stazione di Campobello, lungo la ferrovia da Canicattì a Licata;

5. Sugli atti di collaudo dei lavori di costruzione del tronco di ferrovia da Viadana a San Zeno, della ferrovia Parma-Brescia-Iseo, assunto dalla Impresa Brichieri e Colombo.

— Il Consiglio di Stato ha ritenuto che anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le occorrenti espropriazioni possano approvarsi i seguenti progetti:

1. Progetto della Direzione Generale per le Strade Ferrate della Sicilia per la costruzione di un magazzino merci coperto, nella stazione di Falcone, sulla linea Messina-Patti-Cerda. La spesa prevista in progetto ascende a L. 7835, ed è assegnato il termine di due anni per il compimento dei lavori;

2. Progetto della Direzione Generale delle Strade Ferrate Meridionali, riguardante la costruzione di una briglia attraverso al torrente Cervaro al chilom. 55.015.45 della linea Foggia-Napoli. Spesa preventivata L. 9200. Termine assegnato pel compimento dei lavori, due anni. Alla esecuzione delle opere si propone di provvedere in base alle norme della prima parte dell'articolo 65 del capitolato d'esercizio;

3. Progetto della Direzione Generale delle Strade Ferrate della Sicilia riguardante i lavori pell'impianto di una briglia nell'alveo del torrente Grimaldi, al chilometro 146.192 da Palermo, della linea da Bicocca a Santa Caterina. Spesa preventivatn L. 3300. Termine assegnato pel compimento dei lavori, due anni. Esecuzione dei lavori, colle norme della prima parte dell'articolo 65 del capitolato di esercizio;

4. Progetto della Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo per opere di scolo e di fognatura per il consolidamento della falda franosa della trincea di approccio all'imbocco Castagnole della galleria omonima, sulla linea Castagnole-Asti-Mortara. Spesa preventivata L. 8000. Termine assegnato pel compimento dei lavori, due anni. Esecuzione dei lavori, colle norme della prima parte dell'articolo 65 del capitolato d'esercizio;

5. Progetto della Direzione Generale per le Strade Ferrate della Sicilia, relativo a lavori di consolidamento della falda a valle della stazione di Castrogiovanni sulla linea da Bicocca a Caldare. Spesa preventivata L. 19,780. Termine assegnato pel compimento dei lavori, due anni. Esecuzione dei lavori, colle norme della prima parte dell'articolo 65 del capitolato di esercizio.

><

Tariffe ferroviarie italiane.

L'Adriatica, anche a nome della Mediterranea, ha presentato al Ministero dei Lavori Pubblici una proposta di modificazioni della condizione *b*) della tariffa eccezionale N. 1001 P. V. per i trasporti a vagone completo di fuligine, immondizie, ecc.; nonchè la proposta di proroga dell'esperimento della tariffa medesima per altri due anni, e cioè fino a tutto dicembre 1898.

—

L'Adriatica, con parere favorevole, ha sottoposto al Ministero dei Lavori Pubblici le domande seguenti:

a) Domanda della Società dei cementi di Bergamo per ottenere la rinnovazione per un altr'anno ed alle stesse condizioni della convenzione scaduta il 31 luglio p. p. relativa al trasporto di calce per varie località del Veneto;

b) Domanda della Ditta Bezzi, Righini e Lattuada di Milano tendente ad ottenere la rinnovazione per un altr'anno, ed alle stesse condizioni, della concessione speciale di cui usufruisce per i suoi trasporti di cascami di sughero da Milano a Trieste e Mödling;

c) Domanda della Ditta Villa Ferdinando per conseguire la rinnovazione per un altr'anno della concessione relativa ai suoi trasporti di merci delle prime cinque classi fra Monza e Brescia, scaduta colla fine del mese di ottobre p. p.;

d) Domanda della Ditta Società italiana dei cementi e delle calci di Bergamo per ottenere la rinnovazione della convenzione scaduta col 30 settembre p. p., per i suoi trasporti da Conegliano e da Palazzolo a Venezia per oltremare, con ammissione alla concessione medesima dei trasporti diretti tanto a Venezia Marittima quanto a Venezia-Santa Lucia.

—

Il Ministero del Tesoro, d'accordo con quello delle Finanze, ha ammesso per la parte che lo riguarda:

1. La rinnovazione per un altr'anno, ed alle stesse condizioni già vigenti, della concessione a favore della Ditta Giuseppe Gobetti per i suoi trasporti di semi di ricino da Venezia a Legnago;

2. La rinnovazione per un altr'anno, a partire dal 1° novembre corrente, della concessione Oss-Mazzurana ed Angeli per i suoi trasporti di sansa vergine;

3. La proposta di concessione speciale a favore della Ditta Francesco Gei e Gioachino Wiel pel trasporto di legname da Belluno a Venezia, con vincolo nella Ditta di un determinato traffico minimo annuale;

4. La rinnovazione per un altro anno della concessione a favore della Ditta Cacace per i suoi trasporti di sansa vergine in partenza da stazioni mediterranee e destinate a Taranto;

5. La rinnovazione per un altro anno della concessione fatta alla Società Italo-Americana per i suoi trasporti di petrolio da Savona alla Svizzera per la via di Pino.

—

La Mediterranea ha comunicato, con parere favorevole, al Ministero dei Lavori Pubblici una domanda della Ditta Candiani ed Ellena per ottenere che le sia rinnovato per un altr'anno, a cominciare dal 1° di ottobre p. p. ed alle stesse condizioni, la concessione fattale per i suoi trasporti di laterizi, a vagone completo, da Lungavilla a Genova-scalo.

><

Strade Ferrate Secondarie.

Prospetto dei prodotti del traffico, ottenuti nel primo bimestre del corrente esercizio finanziario (1° luglio - 31 agosto 1896), in confronto di quelli avutisi nel periodo corrispondente dell'esercizio precedente.

Indicazione delle linee	1° bimestre 1896-97	1° bimestre 1895-96	Differenza
Santhià-Biella . .	128,614	137,542	— 8,928
Napoli-Nola-Baiano	59,713	62,189	— 2,476
Ferrovie di Reggio dell'Emilia . .	38,050	40,625	— 2,575
Novara-Seregno .	100,506	97,640	+ 2,866
Ferr. Nord-Milano	545,318	519,674	+ 25,644
Ferr. e Navig. del Lago di Lugano	16,286	17,457	— 1,171
Poggibonsi-Colle .	8,532	8,222	+ 310
Bergamo-Ponte della Selva . .	64,648	54,001	+ 10,647
Basaluzzo-Frugarolo	1,544	1,627	— 83
Ferrovie Secondar. della Sardegna	141,470	146,554	— 5,084
Suzzara-Ferrara .	45,175	46,559	— 1,384
Cividale-Portogruaro . . .	48,180	47,712	+ 468
Bologna-Massalombarda . .	53,387	59,179	— 5,792
Arezzo-Stia . .	28,604	32,342	— 3,738
Torre-Arsiero . .	26,470	32,569	— 6,099
Conegliano-Vittorio . . .	14,685	16,211	— 1,526
Vicenza-Treviso e Padova-Bassano	110,045	135,431	— 25,386
Padova-Montebelluna	29,087	32,994	— 3,907
Vicenza-Schio . .	66,228	69,253	— 3,025
Parma-Suzzara .	24,868	25,334	— 466
Fossano-Mondovì .	12,063	11,411	+ 652

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia del Sempione. — La conferenza dei delegati dei Cantoni interessati pel Sempione (Berna, Friburgo, Vaud, Vallese, Neuchâtel, Ginevra) decise di chiedere al Consiglio federale di presentare la ratifica all'Assemblea durante la sessione di dicembre.

La Direzione del Jura-Sempione fece domanda analoga. Riguardo alle sovvenzioni, i Cantoni mantengono i loro impegni precedenti, ma ritengono che la Convenzione italo-svizzera dovrebbe firmarsi avanti che essi deliberino circa le sovvenzioni.

Valico del San Bernardo. — Il Consiglio comunale di Biella, il 3 corr., votò il seguente ordine del giorno in merito al progetto del valico del Gran San Bernardo:

« Il Consiglio comunale di Biella, presa visione della deliberazione della Camera di Commercio di Torino in appoggio al progetto dell'ing. Fell pel valico ferroviario del Gran San Bernardo;

« Ritenuto che l'esecuzione di tale valicò è opera utile pel Biellese, con che venga costrutta pure la ferrovia da Ivrea a Biella;

« Dichiarando di non voler menomamente frapporre ostacoli all'esecuzione del valico ferroviario del Sempione, opera questa pure utilissima al Biellese, anche perchè l'allacciamento di Biella a tale valico migliorerebbe assai le comunicazioni con la Lombardia e con la ferrovia del Gottardo;

« Delibera di dare il suo appoggio morale al progetto Fell per il valico ferroviario del Gran San Bernardo ».

— Il Consiglio Provinciale di Torino nella seduta del 5 corrente ha approvato, senza discussione, l'appoggio morale al progetto, conformemente alla relazione del consigliere Bertetti a cui abbiamo accennato in un precedente numero.

— Abbiamo poi da Roma la notizia che l'ing. Noble Fell avrebbe inviato al Ministero da Londra il progetto e regolare domanda di concessione.

Stazione di Porta Romana a Milano. — *Ammissione dello scalo di Milano Porta Romana a tutti i servizi coll'estero.* — Lo scalo di Milano Porta Romana, comune colla Rete Adriatica, aperto all'esercizio dal 16 luglio u. s., è stato ammesso ad effettuare ed a ricevere anche i trasporti in servizio da o per l'estero.

Ferrovie del Mediterraneo. — *Prodotti dal 1° luglio al 31 ottobre 1896.* — Nella decade dal 21 al 31 ottobre 1896 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate del Mediterraneo (Rete principale e Rete secondaria) ascesero a L. 4,419,227.31, con un aumento di lire 336,467.98 sulla corrispondente decade del 1895.

L'insieme dei prodotti dal 1° luglio al 31 ottobre 1896 si ragguaglia a L. 46,256,689 35, presentando un aumento di L. 963,525 62 sul periodo corrispondente dell'esercizio precedente.

Ferrovie della Sicilia. — *Prodotti dal 1° luglio al 10 ottobre 1896.* — Nella decade dal 1° al 10 ottobre i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate della Sicilia (Rete principale, Rete complementare e Stretto di Messina) ascesero a L. 303,344, con un aumento di lire 4674 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

I prodotti dal 1° luglio al 10 ottobre 1896 ammontano a L. 2,855,882, con una diminuzione di L. 47,286 sul corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie Svizzere. — *Ferrovia Altstätten-Berneck.* — Il Consiglio d'Amministrazione della Ferrovia economica Altstätten-Berneck ha nominato capo dell'esercizio Landolt, finora maestro nella scuola ferroviaria in Bienne.

Ferrovie Francesi. — *Apertura di linea.* — È stata aperta all'esercizio la linea da Lure a Loulans-les-Forges. Questa linea ha la lunghezza totale di m. 39,709 circa e comporta, oltre le stazioni terminali di Lure e di Montbozon già esistenti, sette nuove stazioni, cioè: quelle di Magny Vernois, Aynaus Vouhenaus, Gouhenaus, Villersexel, Esprels, Rougemont e Cognières

Ferrovie Egiziane. — Un decreto del Kedivè approva la formazione di una Compagnia, del capitale di 3,500,000 franchi diviso in 7000 parti di 500 franchi, per la costruzione di una linea ferroviaria di circa 100 chilometri di lunghezza, riunente Mansourah alla rete generale egiziana a Mitarich sul lago Menzaleh.

La popolazione delle regioni traversate dalla linea progettata è valutata a 160,000 abitanti; il lago Menzaleh fornisce eccellente pesce che troverà un buon mercato al Cairo e nelle altre città; il paese dà d'altronde dei raccolti abbondanti di cotone, in modo che la linea sembra assicurata di un traffico rimuneratore. Cionondimeno il Governo egiziano garantisce un prodotto netto di 150,000 franchi.

La nuova Compagnia funzionante sotto gli auspici della Compagnia ferroviaria del Basso Egitto, il servizio delle azioni assorbirà 128,000 franchi per anno.

Ferrovie del Siam. — Il *Siam Free Press* annunzia, da fonte autorizzata, che un sindacato finanziario inglese è finalmente riuscito ad ottenere dal Governo Siamese la concessione tanto desiderata della linea ferroviaria di Chiengmai, con facoltà di prolungarla verso Raheng e la frontiera cinese.

Si afferma che la linea sarà costruita con capitali inglesi e che il Governo Siamese accorderà una garanzia d'interessi del 5 0|0 riservandosi il diritto di riscattare la via e il materiale dopo un periodo di 20 anni di esercizio.

D'altra parte il *London and china Telegraph* di Londra dice, che il capitale necessario per la costruzione della linea progettata tra Bangkok e Petchabury, sulla costa orientale della penisola malese, è stata interamente sottoscritta da negozianti e finanzieri siamesi.

I lavori della nuova linea incominceranno il primo gennaio prossimo.

Notizie Diverse

Treni di lusso fra Vienna e Cannes. — È incominciato il servizio fra Vienna e Cannes, via Pontebba-Venezia-Milano-Genova, dei treni di lusso composti di soli sleeping-cars e di una vettura-restaurant. Tali treni partono da Vienna e da Cannes nei giorni di lunedì, mercoledì e venerdì.

Quelli da Vienna passano da Milano il martedì, giovedì e sabato alle ore 11, da Genova alle 14.16, da Nizza alle 19.5 ed arrivano a Cannes alle 20.2; quelli da Cannes passano da Genova il lunedì, mercoledì e venerdì alle 15 35 e da Milano alle 18.58 giungendo a Vienna nel giorno susseguente alle ore 15.20.

Negli indicati treni sono ammessi, verso pagamento di una lieve sopratassa, tutti i viaggiatori muniti di biglietto di 1ª classe a tariffa intera o di viaggio circolare.

La sicurezza dell'illuminazione coll'acetilene. — Riceviamo da un caro nostro corrispondente di Venezia la seguente, che ci affrettiamo a pubblicare:

« *Pregiat.mo signor Direttore,*

« Nel n. 44 del pregiato periodico da lei diretto ho rilevato a quali importanti risultati abbiano condotto le scrupolose e pazienti esperienze fatte dal chimico Clowes, nell'intento di stabilire quali sieno le condizioni più favorevoli per evitare i pericoli di esplosione nelle diverse applicazioni industriali del gas acetilene.

« Le esplosioni verificatesi in taluni apparecchi produttori di detto gas per illuminazione, e recentemente quella assai grave, avvenuta a Parigi, col gas liquefatto, contribuirono però a rendere diffidente il pubblico ed a raffreddare non poco i più caldi propugnatori di questa nuova luce, in modo che l'illuminazione ad acetilene non prese ancora quella diffusione che giustamente si meriterebbe, e tale da dover primeggiare sugli altri sistemi di illuminazione.

« In questi ultimi tempi però, ammaestrato dall'insuccesso avuto da una gran parte degli acetilenogeni presentati al pubblico per l'illuminazione, vuoi per i pericoli che essi presentavano nel maneggio, vuoi per il costo piuttosto elevato, il prof. dott. Pietro Leonardi, facendo tesoro degli

esperimenti finora fatti con detto gas, ha suggerito all'Unione degli Esercenti di Venezia un apparecchio di propria invenzione, che, per la semplicità di costruzione e garanzia assoluta contro le esplosioni, come ebbe a constatarlo una Commissione appositamente riunitasi di valenti persone, viene giudicato degno di essere preso in seria considerazione.

« Tale apparecchio, già in attività, che è il più semplice finora conosciuto e che funziona automaticamente, quando si vuole adoperarlo, senza bisogno di congegni o valvole, ha un gazometro fisso e lascia svolgere il gaz sotto una pressione quasi costante.

« Giudicando opportuno, anzi, nei riguardi di sicurezza, doveroso, che tale invenzione venga portata a cognizione del pubblico, assenziente il prefato professore, mi permetto pregare la S. V. di dar posto nel pregiato di lei periodico a questo mio cenno, pel che mi protesto anticipatamente

« *Obbligatissimo*

« L. P ».

Richiesta di operai nella Repubblica Argentina per riparazione di materiale ferroviario. — Le due Compagnie ferroviarie del Sud e dell'Ovest di Buenos Aires devono provvedere un maggior personale per le loro officine di Sola e di Tolosa, presso Buenos Aires, nelle quali si effettuano le operazioni e il montaggio di locomotive, vagoni, vetture ed altro materiale ferroviario.

Esse offrono perciò impiego ad un certo numero di operai meccanici italiani, così suddivisi:

N. 15 calderai in ferro, rivettatori da caldaie;
» 135 aggiustatori meccanici;
» 70 tornitori, congegnatori, ecc.;
» 65 fabbri-ferrai, forgiatori, ecc.;
» 35 fonditori di ghisa, staffatori, ecc.;
» 40 carpentieri per vagoni, vetture, ecc.;
» 60 falegnami, stipettai, ecc.;
» 20 pittori da vagoni, verniciatori;

oltre a un certo numero di calderai in rame, tubisti, ottonieri, stagnini, piombatori, finitori di bronzo e modellisti e stipettai pei lavori fini di legno.

La paga stabilita è garantita ad ogni operaio che conosca il suo mestiere, e l'aumento sarà fatto per quegli operai che abbiano speciale pratica di materiale ferroviario in proporzione della loro abilità e dopo un primo mese di prova nelle officine.

La serietà e la solidità delle due Compagnie è garanzia della serietà dell'impiego, il quale, al pari di quello delle nostre Compagnie ferroviarie, può considerarsi come permanente e sicuro per operai seri, capaci e di buona condotta.

A maggiore schiarimento, si aggiunge che quegli operai i quali abbiano già un impiego in Italia, non conviene che lo lascino.

Quegli operai invece che si trovassero disoccupati, oppure avessero motivo di desiderare un miglioramento della loro posizione, hanno ora una buona occasione per trovare un impiego stabile, sicuro e ben rimunerato, in un paese dove la vita è facile e il clima buono, in condizioni quasi identiche a quelle di Napoli.

Specialmente poi gli operai capaci e volenterosi, si troveranno in condizioni morali e materiali superiori a quelle in cui si troverebbero in Italia, poichè, mentre all'Argentina la vita materiale costa quasi lo stesso come in Italia, la paga è quasi doppia e quindi maggiore la possibilità di fare risparmi.

A questo riguardo, le Compagnie ferroviarie, lasciando naturalmente liberi gli operai di alloggiare e di alimentarsi come meglio crederanno, sono però disposte a procurare, a quegli operai che ne facessero richiesta, alloggio conveniente per franchi oro 0.70 per giorno, e vitto in ragione di franchi oro 1.50 al giorno, avvertendo che tale vitto consisterà di caffè al mattino, con pane a volontà, e due pasti, uno verso mezzogiorno, l'altro alla sera, composti di minestra, un piatto di carne bollita e verdura, un piatto di carne in umido o arrosto, pane a volontà e mezza bottiglia di vino ad ogni pasto. Ciò per provare che le condizioni materiali della vita sono soddisfacenti e a prezzo moderato.

Telefono da Roma a Frascati ed a Monteporzio Catone. — Il Ministro Sineo ha autorizzato l'impianto di una linea telefonica Roma-Frascati e Monteporzio Catone, la quale sarà fra qualche giorno attivata.

Il commercio della Gran Bretagna. — Quantunque nello scorso mese di settembre vi sia stata una certa contrazione negli scambi commerciali della Gran Bretagna con l'estero, tuttavia l'insieme del movimento dal gennaio a tutto settembre 1896, cioè nei primi nove mesi dell'anno, presenta un notevole progresso in confronto all'anno precedente, così per le importazioni come per le esportazioni. Infatti le prime segnano sul 1895 un aumento del 4.1 0|0 e le esportazioni pure un aumento assai maggiore, cioè dell'8.3 0|0.

Le riesportazioni dal Regno Unito di prodotti importati presentano invece una diminuzione del 7.5 per cento.

Il commercio della Gran Brettagna è così ripartito, pel suddetto periodo, nelle varie categorie di merci:

Importazioni		genn.-settem. 96		diff. sul 1895
Bestiame	Ls.	8,150,871	+	1,707,202
Sostanze alimentari	»	120,783,336	+	33,183
Tabacco	»	3,157,850	+	644,137
Metalli	»	15,330,567	+	1,588,376
Sostanze chimiche	»	5,563,262	+	413,108
Olii	»	6,043,767	+	263,007
Materie greggie	»	84,692,479	+	1,832,985
Oggetti manifatturati	»	61,172,442	+	5,536,072
Generi diversi	»	10,623,920	+	311,370
Pacchi postali	»	850,077	+	103,311
Totale	Ls.	316,368,471	+	12,432,757
Esportazioni				
Bestiame	Ls.	663,504	+	92,254
Sostanze alimentari	»	8,059,185	+	259,365
Materie greggie	»	13,236,031	—	565,557
Filati e tessuti	»	80,882,889	+	5,233,907
Metalli e macchine	»	37,373,561	+	5,792,964
Vestiarii e tappeti	»	7,935,765	+	1,148,341
Sostanze chimiche	»	6,269,942	+	88,614
Generi diversi	»	24,827,775	+	1,502,082
Pacchi postali	»	1,157,501	+	263,746
Totale	Ls.	180,436,153	+	13,815,716
Comm. in transito	Ls.	41,714,276	—	3,404,567

Mole in allumina fusa. — Il signor Werlein avendo riconosciuto che l'allumina fusa, residuo della fabbricazione dell'alluminio, è dotata di una grande durezza, ne ha costruito delle mole agglomerando questi residui di allumina con un corpo abbastanza tenace. Queste mole lavorano, senza consumo apprezzabile, i più duri acciai; si propone anche di servirsene per punte guernite di diamante per forature impiegate nell'attacco delle roccie.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Segniamo con un asterisco * le notizie di cui diamo maggiori ragguagli nelle Informazioni Particolari, ove sono pubblicate eziandio le *Deliberazioni del Consiglio di Stato* e le *Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.*

1. — Progetti e preventivi di spese presentati per l'approvazione al R. Ispettorato Generale.

Rete Adriatica. — L. 50,000 * proposta di costruzione di 5 case cantoniere sulla linea Bari-Taranto;

L. 49,400 * proposta per rifacimento in acciaio di binario sulla linea Foggia-Otranto, oltre a L. 119,837 per materiale metallico di armamento;

L. 28,650 * proposta di rifacimento in acciaio di binario sulla linea Legnago-Rovigo, oltre a L. 80,425.27 per materiale metallico d'armamento;

L. 19,000 * preventivo per costruzione di scogliere di difesa contro il Pescara, presso Alanno;

L. 16,000 * proposta di completamento di massicciata sulla linea Fabriano-Sant'Arcangelo;

L 120 * proposta sistemazione segnali in stazione di Monza;

Contratti * diversi.

Rete Mediterranea. — L. 67,900 * progetto di lavori per trasformazione della fermata di Baldichieri in stazione, oltre a L. 7408.96 per materiale metallico d'armamento;

L. 1900 * progetto di lavori in stazione di Carrara, linea Pisa-Genova;

L. 1300 * preventivo per sgombro di massi sulla linea Genova-Spezia;

L. 930 * preventivo di lavori di sistemazione sulla linea Eboli-Metaponto;

L. 900 * preventivo di lavori di riparazione sulla linea Chiusi-Empoli;

L. 330.30 * preventivo per comunicazione telefonica in stazione di Sampierdarena;

L. 190 * preventivo per costruzione d'un pozzo in stazione di Nizza Monferrato, linea Cantalupo-Cavallermaggiore;

L. 100 * proposta per applicazione di soneria ad una garetta sulla linea Genova-Pisa;

Contratti * diversi.

Rete Sicula. — L. 24,861.40 * progetto per impianto nuovi binari ed altri lavori in stazione di Termini, linea Palermo-Porto Empedocle;

L. 3955 * proposta di lavori di consolidamento del rilevato sulla linea Canicattì-Licata;

L. 1872.77 * proposta di lavori in stazione di Palermo.

3. — Gare aggiudicate provvisoriamente.

Rete Adriatica. — Alla Ditta Gaetano De Tullio l'appalto * dei lavori per l'ampliamento servizio merci in stazione di Bonesso-Santa Croce, linea Termoli-Campobasso, col ribasso del 20.15 0|0 sui prezzi di tariffa.

5. — Contratti stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Mediterranea (Seduta del Comitato, 6 novembre). — Colla Ditta Grano Giuseppe di Taranto per esecuzione opere occorrenti per le modifiche ed aggiunte da eseguirsi agli impianti esistenti nella stazione di Cosenza;

Colla Ditta Cavanna Fratelli di Genova per ricostruzione di alcuni tratti di rivestimento in calotta della Galleria di Ronco;

Colla Ditta Bisio Andrea di Mondovì per ricostruzione e consolidamento della briglia alla progressiva 7.068 della linea Bastia-Mondovì attraverso al quarto rettifilo dell'Ellero;

Colla Ditta Fissotti Carlo di Cassine per costruzione di una palafitta di difesa corrosioni in sponda sinistra del fiume Bormida, sulla linea Acqui-Alessandria;

Colla Società degli Alti Forni, Fonderie ed Acciaierie di Terni per fornitura di 2200 stecche d'acciaio dolce a corniera per l'armamento modello R. M. 45.

II. — Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Ministero dei Lavori Pubblici — Roma. — L'asta per l'appalto dei lavori di completamento e riparazioni al nuovo antemurale nel porto di Civitavecchia venne sospeso fino a tempo indeterminato.

Prefettura di Cremona (11 novembre, ore 10, unico e definitivo). — Appalto dei lavori per la urgente difesa frontale con buzzoni di ciottoli, buzzoni di terra, rivestimenti di ciottoli e rivestimenti di verde lungo la sponda sinistra di Po, in corrispondenza dell'argine di seconda categoria detto di Cava Tigozzi, Basse di Picenengo e Corpi Santi di Cremona ed in prolungamento per circa metri 730 della esistente difesa superiore al ponte di ferro di Cremona, in Comune di Duemiglia. Importo L. 110,084.69. Cauzione L. 8000.

Municipio di Grammichele (12 novembre, ore 11, 1ª asta). — Appalto per la costruzione (sola muratura) del nuovo Palazzo Municipale. Importo L. 75,061.58. Cauzione provvisoria L. 4000. Fatali. 30 novembre, ore 11.

Deputazione Provinciale di Sassari (14 novembre, ore 11, fatali). — Appalto dei lavori del 5° lotto per la costruzione del Manicomio nel fondo Rizzeddu presso Sassari di proprietà della Provincia. Importo ridotto L. 56,976.06.

APPALTI ALL'ESTERO.

Rumania. — *Ministero dei Lavori Pubblici a Bucarest* (9 dicembre). — Armamento della linea ferroviaria da Berlad a Galatz, e lavori nelle stazioni di Tulucesti, Trumuritz, Foltesti e Putzichioia. Prezzo d'asta L. 822,000.

— *Municipio di Bucarest* (27 novembre). — Canalizzazione delle strade della città. Importo dei lavori fr. 217,950.

III. — Forniture diverse.

Aste.

Laboratorio Pirotecnico — Capua — (17 novembre, ore 14, unica e definitiva). — Fornitura di kg. 100,000 di piombo in **pani**. Importo L. 30,000. Cauzione L. 3000. Consegna a giorni 40.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

	8bre 31	9bre 7
Azioni Ferrovie Biella	L. 510	510
» » Mediterranee	» 505	505
» » Meridionali	» 641.50	648
» » Pinerolo (1ª emiss.)	» 380	380
» » » (2ª »)	» 355	360
» » Secondarie Sarde	» 272	267
» » Sicule	» 600	600
Buoni Ferrovie Meridionali	» 556.50	555.50
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e		
» » Sicule *A. B. C. D.*	» 288	289.25
» » Cuneo (2ª emiss.)	» 318	317
» » Gottardo 4 %	» 101.30	101.60
» » Mediterranee 4 0|0	» 506.50	511
» » Meridionali	» 295	295
» » Meridionali Austriache	» 390.50	391.50
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 301.50	301.50
» » » 2ª emiss.	» 286.50	286.50
» » Pontebba	» 463.50	463.50
» » Sarde, serie *A*	» 291	291
» » » serie *B*	» 292	292.50
» » » 1879	» 290	290
» » Savona	» 315	313
» » Secondarie Sarde	» 428	428
» » Sicule 4 0|0 oro	» 472	470
» » Tirreno	» 458	462
» » Vittorio Emanuele	» 308	308

CONVOCAZIONI.

SOCIETÀ FERROVIARIE, TRAMVIARIE E DI NAVIGAZIONE.

19 novembre. — **Navigazione Generale Italiana.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 15 in Roma, nella sede della Società.

24 novembre. — **Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde.** — Assemblea generale straordinaria (2ª convocazione) per le ore 15 nella sede sociale in Roma, via del Corso, 374.

25 novembre. — **Rete Mediterranea.** — Assemblea generale ordinaria e straordinaria per le ore 13 nella sede sociale in Milano (vedi pagine *Annunzi*).

28 novembre. — **Ferrovie Secondarie della Sardegna.** — Assemblea generale straordinaria per le ore 14 nella sede sociale in Roma.

30 novembre. — **Rete Sicula.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 14 nella sede sociale in Roma (V. pagine *Annunzi*).

ESTRAZIONI E PAGAMENTI.

Società della Ferrovia Sicula Occidentale (Palermo Marsala-Trapani). — Sorteggio di n. 32 obbligazioni della 2ª serie:

Dal n. 2561 al n. 2570; dal n. 8631 al n. 8640; dal n. 15181 al n. 15190; dal n. 12971 al n. 12972.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1896-97. — *Dal 21 al 31 Ottobre 1896. — 12ª Decade.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA		
	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze
Chilometri in esercizio.	4418	4407	+ 11	1291	1298	— 7
Media.	4417	4407	+ 10	1291	1183	+ 108
Viaggiatori.	1,549,797 06	1,451,215 13	+ 98,581 93	109,102 94	96,793 62	+ 12,309 32
Bagagli e cani. . . .	78,992 61	75,960 25	+ 3,032 36	2,848 05	2,823 73	+ 24 32
Merci a G.V. e P.V. acc.	462,561 42	410,038 32	+ 52,523 10	20,524 47	20,457 64	+ 66 83
Merci a P. V. . . .	2,103,251 69	1,941,222 44	+ 162,029 25	92,149 07	84,248 20	+ 7,900 87
TOTALE .	4,194,602 78	3,878,436 14	+ 316,166 64	224,624 53	204,323 19	+ 20,301 34
	Prodotti *dal 1° Luglio al 31 Ottobre 1896.*					
Viaggiatori.	18,102,123 77	18,119,098 09	— 16,974 32	1,148,937 07	1,131,038 84	+ 17,898 23
Bagagli e cani. . . .	849,787 41	803,493 65	+ 46,293 76	32,196 70	33,988 72	— 1,792 02
Merci a G.V. e P.V. acc	4,198,318 99	4,039,565 73	+ 158,753 26	187,372 04	175,304 00	+ 12,068 04
Merci a P. V. . . .	20,885,883 78	20,149,690 10	+ 736,193 68	852,069 59	840,984 60	+ 11,084 99
TOTALE .	44,036,113 95	43,111,847 57	+ 924,266 38	2,220,575 40	2.181,316 16	+ 39,259 24
	Prodotto per chilometro.					
della decade	949 43	880 06	+ 69 37	173 99	157 41	+ 16 58
riassuntivo	9,969 69	9,782 58	+ 187 11	1,720 04	1,843 89	— 123 85

(*) La linea Milano-Chiasso (km. 52) comune colla Rete Adriatica è calcolata per la sola metà.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA. — 29ª Decade — dall'11 al 20 Ottobre 1896

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Prodotti indiretti	TOTALE	Media dei chilom esercitati
			PRODOTTI DELLA DECADE.				
1896	1,240,880.00	62,856.81	615,405.67	1,719,879.27	8,778.71	3,647,300.46	4,247.00
1895	1,234,910.86	61,310.20	547,301.25	1,542,280.25	9,501.30	3,395,303.86	4,215.00
Differenze nel 1896	+ 5,469.14	+ 1,546.61	+ 68,104.42	+ 177,599.02	— 722.59	+ 251,996.60	+ 32.00
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.				
1896	30,447,305.47	1,510,881.39	9,622,168.80	33,551,031.11	324,766.36	75,456,153.13	4,247.00
1895	30,859,376.55	1,454,863.61	9,711,965.63	34,374,017.94	346,914.78	76,747,138.51	4,215.00
Differenze nel 1896	— 412,071.08	+ 56,017.78	— 89,796.83	— 822,986.83	— 22,148.42	— 1,290,985.38	+ 32.00
			RETE COMPLEMENTARE				
			PRODOTTI DELLA DECADE.				
1896	108,964.52	2,568.37	59,005.11	170,736.85	471.29	341,476.14	1,359.88
1895	90,610.55	2,252.68	36,220.31	130,201.64	958.32	260,243.50	1,391.87
Differenze nel 1896	+ 18,083.97	+ 315.69	+ 22,784.80	+ 40,535.21	— 487.03	+ 81,232.64	— 31.99
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.				
1896	2,059,901.28	53,521.98	694,258.21	2.919,408.91	37,703.12	5,764.793.50	1,359.88
1895	2,112,731.71	54,721.53	671,068.73	2,943,976.87	38,894.10	5,821,392.94	1,331.76
Differenze nel 1896	— 52,830.43	— 1,199.55	+ 23,189.48	— 24,567.96	— 1,190.98	— 56,599.44	+ 28.12

PRODOTTI PER CHILOMETRO DELLE RETI RIUNITE

PRODOTTO DELLA DECADE			PRODOTTO RIASSUNTIVO		
esercizio corrente	esercizio precedente	Differenza nel 1896	dell'anno corrente	dell'anno precedente	Differenza nel 1896
711.41	651.97	+ 59.44	14,485.94	14,886.17	— 400.23

FERROVIE SECONDARIE NEL CIRCOLO FERROVIARIO DI TORINO

PRODOTTI DEL MESE DI SETTEMBRE 1896

	Torino-Rivoli	Torino-Ciriè-Lanzo	Settimo-Rivarolo-Castellamonte	Santhià-Biella	Fossano-Mondovì	Sassi-Superga	Basaluzzo-Frugarolo	Ferrovie economiche Biellesi	Funicolare del Castellaccio in Genova
	Chilom. 12	Chilom. 32	Chilom. 23	Chilom. 30	Chilom. 24	Chilom. 3	Chilom. 9	Chilom. 44	
Grande Velocità.	16,553.30	49,172.05	85,402.50	40,308.29	4,233.45	4,524.91	797.45	14,006.30	—
Piccola Velocità.	416.00	12,829.54	13,359.50	28,125.47	1,075.30	7.55	164.55	4,994.45	5,291.50
Totali	16,969.30	62,001.59	48,762.00	68,433.76	5,308.75	4.532.46	962.00	19,000.75	5,291.50

ANNUNZI

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

Società anonima con Sede in Milano — Capitale Sociale Lire 180 milioni, interamente versato

A tenore dell'art. 22 dello Statuto Sociale, l'**Assemblea Generale ordinaria e straordinaria** della Società per le Strade Ferrate del Mediterraneo è convocata per il giorno 25 novembre 1896, alle ore 13, nei locali della Sede Sociale in Milano, Corso Magenta, N. 24, onde deliberare sul seguente

Ordine del giorno:

1. *Relazione del Consiglio d'Amministrazione;*
2. *Relazione dei Sindaci;*
3. *Presentazione del bilancio 1895-96 e relative deliberazioni;*
4. *Modificazione agli articoli 3, 21, 30, 37 e 58 dello Statuto Sociale;*
5. *Nomina di Amministratori e dei Sindaci.*

Il deposito delle azioni dovrà essere fatto non più tardi del 17 novembre p. v. presso le Casse, Banche e Ditte sottoindicate.

Si avvertono gli azionisti che mentre per deliberare sugli oggetti n. 3 e 5 occorre nell'assemblea la presenza di almeno quaranta azionisti che rappresentino il quinto del capitale sociale, è necessaria invece per deliberare sull'oggetto n. 4 la presenza di almeno quaranta azionisti che rappresentino il terzo del capitale sociale ed una maggioranza di voti che rappresentino almeno un quinto del capitale stesso.

Milano, 20 ottobre 1896. IL CONSIGLIO D'AMMINISTRAZIONE.

Milano: Cassa Sociale - Banca Commerciale Italiana - Giulio Belinzaghi. — **Napoli:** Cassa Sociale. — **Roma:** Banca d'Italia - Banca Commerciale Italiana. — **Torino:** Credito Industriale. — **Genova:** Banca Commerciale Italiana. — **Venezia:** Banca Veneta di Depositi e Conti Correnti. — **Livorno:** A. e G. di V. Rignano. — **Firenze:** Banca Commerciale Italiana - M. Bondi e Figli. — **Palermo:** Cassa delle Ferrovie Sicule. — **Berlino:** Disconto Gesellschaft. — **Colonia:** Sal. Oppenheim J.r e C. — **Francoforte s/m:** Filiale der Bank für Handel und Industrie. — **Monaco:** Merck Fink e C. — **Basilea:** Basler e Zürcher Bankverein - De Speyr e C. — **Zurigo:** Société de Crédit Suisse. — **Ginevra:** Union Financière de Genève. — **Parigi:** Société Générale pour favoriser, etc. (Rue de Provence, 54-56). — **Londra:** C. I. Hambro e Son. — **Vienna:** Société I. e R. priv. Autrichienne de Crédit pour le Commerce et l'Industrie. — **Trieste:** Filiale dell'I. e R. priv. Stabilimento Austriaco di Credito per Commercio e Industria.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

Società Anonima con Sede in Roma — Capitale Lire 20 milioni, interamente versato

Convocazione dell'Assemblea Generale.

In seguito a deliberazione del Consiglio di Amministrazione l'Assemblea generale è convocata pel giorno di lunedì 30 novembre prossimo, alle ore 14, presso la Sede Sociale in Roma, piazza Grazioli, n. 5 (palazzo Doria), per deliberare sulle materie di cui nel seguente

Ordine del giorno:

1. *Relazione del Consiglio di Amministrazione e dei Sindaci. — Approvazione del bilancio al 30 giugno 1896 e della ripartizione degli utili.*
2. *Proposta per l'ammortamento di lire 5 milioni di azioni in relazione all'aumento di capitale effettuato in seguito alla Convenzione 21 giugno 1888; e conseguenti modificazioni agli articoli 3, 37 e 58 dello Statuto sociale.*
3. *Nomina di Consiglieri d'amministrazione.*
4. *Nomina dei Sindaci effettivi e supplenti.*

Gli azionisti possessori di azioni al portatore per intervenire all'assemblea generale debbono depositarle otto giorni prima della riunione, e cioè non più tardi del 22 novembre, in una delle Casse seguenti:

Roma: presso la Sede sociale, piazza Grazioli, n. 5. — **Palermo:** presso la Direzione Generale della Società. — **Catania, Genova, Livorno** e **Milano:** presso gli Stabilimenti della Banca d'Italia. — **Messina:** presso la Banca di Messina. — **Napoli:** presso la Cassa delle Ferrovie Mediterranee. — **Firenze:** presso la Cassa delle Ferrovie Meridionali. — **Torino:** presso i signori F.lli Marsaglia e C.ia in liquidazione. — **Trieste:** presso la Filiale dello Stabilimento Austriaco di Credito. — **Berlino:** presso la Berliner Handels-Gesellschaft. — **Francoforte s/m:** presso i signori d'Erlanger e figli. — **Basilea:** presso la Basler Handelsbank. — **Londra:** presso i signori P. P. Rodocanachi e C. — **Parigi, Marsiglia** e **Ginevra:** presso il Crédit Lyonnais.

Si avvertono gli azionisti che per deliberare sull'oggetto n. 2 occorre la presenza di almeno quaranta azionisti che rappresentino il terzo del capitale sociale, ed una maggioranza di voti che rappresenti un quinto del capitale stesso.

Roma, 31 ottobre 1896. Il Direttore Generale G. MAZZA.

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

Dai punti contro indicati alle Stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)		BIGLIETTI SEMPLICI — Londra (1) 1a classe	Londra (1) 2a classe	Parigi (2) 1a classe	Parigi (2) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO — Londra (3) (Diritto di porto compreso) 1a classe	Londra (3) 2a classe	Londra (3) validità	Parigi (4) 1a classe	Parigi (4) 2a classe	Parigi (4) validità
Via Moncenisio											
Torino	via Calais	166 35	116 55	90 75	61 60	254 —	187 85	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni
	via Boulogne	160 25	112 05								
Milano	via Calais	180 90	129 15	104 85	72 25	272 25	199 30	45 giorni	166 35	119 —	30 giorn
	via Boulogne	175 60	124 65								
Venezia	via Calais	—	—	141 75	97 30	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni
	via Boulogne										
Genova	via Calais	187 —	131 —	111 40	76 05	—	—	—	—	—	--
	via Boulogne	180 90	126 50								
Via Genova											
Livorno	via Calais	209 90	147 05	134 30	92 10	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	203 80	142 55								
Firenze	via Calais	217 30	152 25	141 70	97 30	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	211 20	147 75								
Roma	via Calais	249 —	174 40	173 40	119 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	242 90	169 90								
Napoli	via Calais	279 85	196 —	205 60	142 —	478 50	353 95	6 mesi (**)	—	—	—
	via Boulogne	273 75	191 50								
Via Bologna											
Firenze	via Calais	224 60	157 30	149 —	102 35	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	218 50	152 80								
Roma	via Calais	263 85	184 80	188 25	129 85	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	257 75	180 30								
Napoli	via Calais	294 80	206 50	220 60	162 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	288 70	202 —								
Brindisi Via Napoli	via Calais	325 85	228 20	251 60	174 20	543 25	399 30	6 mesi (*)	—	—	—
	via Boul.	319 75	223 70								
Brindisi Via Bolog.	via Calais	302 65	211 95	227 05	157 —	525 45	386 80	6 mesi	—	—	—
	via Boul.	296 55	207 45								
Messina Via Napoli	via Calais	369 25	259 75	295 —	205 80	—	—	—	—	—	—
	via Boul.	363 15	255 25								

OSSERVAZIONI.

Biglietti semplici.

(1) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta.

Per diritto del bollo fr. 0.10 per i biglietti al disopra di 10 franchi.

(2) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi, che valgono per 20 giorni.

Biglietti d'Andata e Ritorno.

(3) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta.

(*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capo-stazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo, nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli, ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia.

(**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto.

(4) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI	1a e 2a CLASSE	1a e 2a CLASSE	1a e 2a CLASSE (*)	1a e 2a CLASSE (***)	Treno di lusso PENINSULAR-EXPRESS settimanale il venerdì part. da LONDRA (1)
Londres Ch.-Cross Par.	9 — a.	10 — a.	11 — antim.	9 — p.	9 — p.
Londres Victoria —	9 — a.	Via Folkestone	11 — antim.	9 — p.	9 — p.
Douvres —	10 55 a.		1 — pomer.	11 — p.	11 — p.
Calais-M. (Buffet) (ora di Greenwich) Arr.	12 15 a. Déjeun.		2 20 pomer.	12 25 a.	12 25 p.
(ora francese) Par.	1 — p.		3 — pomer.	1 19 a.	12 45 a.
Boulogne-Gare (Buffet) Arr.	1 39 p.	2 30 p.	—	1 59 a.	—
Boulogne-Gare (Buffet) Par.	1 41 p.	2 35 p.	—	2 01 a.	—
Amiens (Buffet) Arr.	3 14 p.	4 09 p	5 12 pomer.	3 41 a.	2 55 a.
Amiens (Buffet) Par.	3 19 p.	4 14 p.	5 17 pomer.	3 46 a.	3 — a.
Paris-Nord (Buffet) Arr	5 — p.	5 50 p.	7 — pomer.	5 38 a.	Per la grande cintura
	Pranso				
Paris-Nord (Buffet) Par.	6 28 p.		7 44 pomer.	6 23 a.	
Paris-Lyon (Buffet) Arr.	7 11 p.		8 26 pomer.	7 29 a.	

STAZIONI	1a e 2a classe	(B) 1, 2 cl.	1a 2a cl.	1a cl.	1 2a cl.	Treno di lusso
Paris-Lyon (Buffet) Par.	7 25 p.	8 50 p.	9 05 p.	9 25 a.	2 15 p.	
Dijon Arr.	12 08 a.	1 48 a.	2 19 a.	2 19 p.	7 18 p.	9 49 a.
Genève —	5 49 a.	»	8 46 a.	8 18 p.	—	—
Aix-les-Bains —	4 56 a.	6 28 a.	7 55 a.	7 27 p.	12 27 a.	2 14 p.
Chambéry —	5 30 a.	6 56 a.	8 38 a.	8 09 p.	12 50 a.	2 40 p.
Modane —	9 09 a.	9 43 a.	1 40 p.		8 36 a.	5 22 p.
Torino (ora dell'Europa centrale (2). Arr.	2 20 p.	2 20 p.	6 40 p.	—	8 10 a.	9 56 p.
Torino Par.	2 40 p.	2 40 p.	7 55 p.	—	8 45 a.	
Novara Arr.	4 36 p.	4 36 p.	9 51 p.	—	10 42 a.	
Milano Arr.	5 35 p.	5 35 p.	11 05 p.	—	11 40 a.	
					1a 2a cl.	
Torino Par.	—	2 45 p.	8 10 p.	—	8 40 a.	↓
Genova Arr.	—	6 16 p.	11 18 p.	—	12 » p.	
San-Remo —	—	11 22 p.	8 43 a.	—	4 34 p.	
Pisa —	—	10 55 p.	3 41 a.	—	4 45 p.	
Firenze —	—	12 45 a.	7 30 a.	—	7 05 p.	
Livorno —	—	11 39 p.	5 27 a.	—	5 55 p.	
Roma —	—	6 40 a.	10 33 a.	—	11 30 p.	
Napoli —	—	1 36 p.	6 30 p.	—	7 10 a.	
Brindisi —	—	»	»	—	6 10 p.	
Torino Par.	—	2 45 p.	7 05 p.	—	8 40 a.	10 04 p.
Alessandria Arr.	—	4 17 p.	8 55 p	—	10 15 a.	11 32 p.
Bologna —	—		2 12 a.	—	2 53 p.	4 03 a.
Ancona —	—	—	6 52 a.	—	11 10 p.	8 — a.
Brindisi —	—	—	10 17 p.	—	11 » a.	6 20 p.
Firenze —	—	—	6 28 a.	—	6 25 p.	Arrivo a Brindisi la domenica
Roma —	—	—	12 50 p.	—	11 50 p	
Napoli Arr.	—	—	6 30 p.	—	7 10 a.	

RITORNO

STAZIONI	1a e 2a CLASSE	1a e 2a CLASSE		1a e 2a CLASSE	
Napoli (ora dell'Europa centrale (2) Par.	7 50 a.	—	—	2 55 p.	
Roma —	2 30 p.	—	—	11 10 p.	
Firenze —	9 05 p.	—	—	6 10 a.	
Brindisi —	6 10 a.	—	—	5 35 p.	
Ancona —	8 32 p.	—	—	5 35 a.	
Bologna —	1 35 a.	—	—	10 30 a.	
Alessandria —	6 38 a.	8 33 a.	10 54 a.	9 15 p.	
Torino Arr.	8 30 a.	10 13 a.	12 36 p.	10 49 p.	
Brindisi Par.	—	—		9 45 a.	
Napoli —	8 20 a.	2 55 p.		11 15 p.	
Roma —	2 40 p.	8 50 p.	10 17 p.	8 — a.	
Livorno —	9 40 p.	»	4 10 a.	1 45 p.	
Firenze —	8 20 p.	»	»	11 40 a.	
Pisa —	10 32 p.	2 52 a.	4 52 a.	2 23 p.	
San-Remo —	7 26 p.	»	3 33 a.	11 59 a.	
Genova —	2 45 a.	6 35 a.	8 52 a.	7 — p.	
Torino Arr.	7 45 a.	10 18 a.	12 36 p.	10 49 p.	
Milano Par.	1 50 a.	7 — a.	10 40 a.	8 18 p.	
Novara —	4 30 a.	8 19 a.	11 40 a.	9 16 p.	
Torino Arr.	8 25 a.	11 05 a.	1 40 p.	11 10 p.	
Torino Par	8 50 a.	—	2 20 p.	11 25 p.	—
Modane (ora franc.) —	12 21 p.	—	5 48 p.	2 29 a.	—
Chambéry —	3 42 p.	—	8 39 p	5 01 a.	—
Aix-les-Bains —	4 14 p.	—	9 20 p.	5 27 a	—
Genève —	3 03 p.	7 23 p.	—	4 14 a.	—
Dijon —	11 20 p.	2 08 a.	2 28 a.	11 40 a.	1 12 p.
Paris-Lyon (Buffet) Arr.	5 08 a.	6 55 a	7 10 a.	5 48 p.	5 59 p.
Paris-Lyon (Buffet) Par.	7 35 antim.			6 48 p.	
Paris-Nord (Buffet) Arr	8 37 antim.			7 49 p.	
	A) 1a, 2a classe	1a 2a cl.	Déjeun. 1a 2a cl.	Pranso (**) 1a, 2a, 3	
Paris-Nord (Buffet) Par.	9 — antim.	10 30 a.	11 50 a.	9 — p.	
Amiens (Buffet) Arr.	10 40 antim.	12 06 p.	1 25 p.	10 47 p.	
Amiens (Buffet) Par.	10 45 antim.	12 26 p.	1 30 p.	10 52 p.	
Boulogne-Gare (Buffet) Arr.	12 18 pomer.	2 — p.	»	12 34 a.	
Boulogne-Gare (Buffet) Par.	12 20 pomer.	2 03 p.	»	12 36 a.	
Calais-M. (Buffet) (ora francese) Arr.	1 » pomer.	Via Folkestone	3 40 p.	1 20 a.	
(ora di Greenwich) Par.	1 11 pomer.		3 45 p.	1 40 a.	
Douvres —	3 05 pomer.		5 45 p.	3 45 a.	
Londres Victoria Arr.	4 50 pomer.		7 30 p.	5 40 a.	
Londres Ch.-Cross Arr.	4 55 pomer.	6 — p.	7 35 p.	5 40 a.	

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSERVAZIONI. — *Viaggiatori.* — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende viaggiatori di 3a classe da Parigi per Boulogne, Calais e l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori di 3a classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne. (A) Questo treno non prende i viaggiatori di 2a classe che per Calais e l'Inghilterra. (B) Il treno che parte da Parigi-Lione alle 8.50 pom. non prende a Parigi in 2a classe che i viaggiatori a destinazione dell'Italia per il Moncenisio. — *Nota importante.* I treni che partono da Parigi-Nord per Londra alle 9 a. e alle 9 p. e quelli che partono da Londra per Parigi-Nord alle 9 a. e alle 9 p., prendono viaggiatori per Boulogne e Boulogne Tintelleries. — *Vetture dirette da Calais verso P.-L.-M.* Una vettura lits-salon e di 1a classe ed una vettura di 2a classe vanno direttamente da Calais a Milano col treno che parte da Calais alle 3 p. e da Parigi-Lione alle 8.50 p. Una vettura di prima classe lits-salon va direttamente da Calais a Ginevra col treno che parte da Calais alle 1 p. e da Parigi-Lione alle 7.25 p. — *Da P.-L.-M. verso Calais* Una vettura lits-salon e di prima classe ed una vettura di seconda classe vanno direttamente da Milano a Calais col treno partente da Milano alle 10.40 a. e da Parigi-Nord alle 9 a. Una vettura di prima classe lits-salon va direttamente da Ginevra a Calais col treno che parte da Ginevra alle 7.23 p. da Parigi-Nord alle 9 a. — ═══ Fermata per prendere viaggiatori senza lasciarne. — ∽∽ Fermata per lasciare viaggiatori senza prenderne.

Società Nazionale delle OFFICINE di SAVIGLIANO

(*Anonima con sede in Savigliano — Capitale versato L. 2,500,000*)

DIREZIONE in Torino
Via Venti Settembre, N. 40

OFFICINE
in Savigliano ed in Torino

COSTRUZIONI MECCANICHE ED ELETTRICHE.

Materiale mobile e fisso per Ferrovie e per Tramvie.
Ponti in ferro e fondazioni ad aria compressa.
Tettoie.
Ferrovie a dentiera e Funicolari.
Argani, Grues e Montacarichi.

Dinamo di piccola e di grande potenza, sistema Hillairet Huguet.
Trasporti di forza motrice a distanza.
Illuminazione elettrica.
Ferrovie e Tramvie elettriche.
Argani, Grues, Macchine utensili, Pompe centrifughe, ecc., con trasmissione elettrica.

FERROVIE PORTATILI.

Per le FERROVIE PORTATILI dirigersi ai sigg. S. SINIGAGLIA E C. — Torino, via Arcivescovado, n. 1 B.

SMERIGLIO

Smeriglio in grana e spoltiglia.
Carte e tele smerigliate.
Nastri smerigliati.
Mole a smeriglio.
Carte e telè vetrate.
Vetro macinato.

MAGNESITE

Magnesite (Giobertite).
Magnesia calcinata.
Cemento magnesiaco.
Cemento biscotta.
Mattoni refrattari rettangolari ed a punta.

Guarnizioni a smeriglio per bramini da riso.

ING. VIGLEZZI & C.

MILANO — Via Manzoni, 4 — MILANO

UNICA SOCIETA ITALIANA

Opifici a CASELETTE (Torino) ed alla SFORZESCA (Vigevano).

Ditta Macchi, Izar e C.

di F.lli MACCHI e PASSONI

MILANO
Via Carlo Farini, N. 27
(*fuori Porta Garibaldi*)

FABBRICAZIONE MECCANICA

Bolloni, Ramponi e Chiodi

per armamento di ferrovie e tramways e per costruzione di scambi e crociamenti, piattaforme, caldaie a vapore, ponti, tettoie, ecc., especialità in bolloni tipo Ardennes. Impianto speciale per la fabbricazione di macchine utensili come torni, trapani, limatrici, ecc.

LIVRET-CHAIX

MM. le Voyageurs peuvent se procurer à la Librairie Chaix, 20, rue Bergère, a Paris et dans les gares et les librairies, les Recueils suivants, seules publications officielles des chemins de fer paraissant depuis cinquante ans, avec le concours et sous le contrôle des Compagnies:

L'Indicateur-Chaix (paraissant toutes les semaines)	Fr. » 75
Livret-Chaix continental 1° vol. réseaux français	1 50
2 v. services étrangers	2 »
Livret-Chaix spécial de chaque réseau	» 40
Livret-Chaix spécial des Environs de Paris	» 25
Livret de l'Algérie et de la Tunisie, avec carte	» 50

F. CASANOVA, Libraio-Editore
TORINO — *Piazza Carignano* — **TORINO**

LES GRANDES BARÈMES DE LA CONSTRUCTION MÉTALLIQUE

Barème généraux - Flexion - Compression - Flambage - Traction - Poids de matériaux Renseignements utiles au constructeur
par RAYMOND CROS, Ingénieur.
Un vol in-4° oblung avec nombreuses figures
Lire 41.

L'AIR COMPRIMÉ APPLIQUÉ A LA TRACTION DES TRAMWAYS

par L. A. BARBES.
Un vol. in-8° avec 96 fig., 1896. — **L. 8.75**

DICTIONNAIRE DES CHEMINS DE FER

Allemand-Français et Français-Allemand
1e partie : *Allemand-Français.*
Un vol. in 8°, 1896. — **L. 15.50.**

Etude théoriques et pratiques SUR LES PONTS ET VIADUCS EN MAÇONNERIE

par J. DUBOSQUE, Ingénieur
Ve édition, refondue, avec 15 pl. et 141 fig.
1 vol. in-8° — **L. 17.50.**

Etude théorique et pratique SUR LES *BARRAGES RESERVOIRS*

par A. DUMAS, Ingénieur.
Un vol. in-8°, avec 107 fig., 1896, — **L. 8.75.**

TORINO, 1896 — Tip. Lit. CAMILLA E BERTOLERO di NATALE BERTOLERO, Via Ospedale, 18.

ANNO XXIX. Sabato, 14 Novembre 1896 NUM. 46.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

FERROVIE DEL MEDITERRANEO

Esercizio 1895-96.

Come abbiamo annunziato, il giorno 25 corrente avrà luogo l'Assemblea Generale ordinaria degli Azionisti della Società delle Ferrovie del Mediterraneo. Siamo in grado di pubblicare un sunto della Relazione del Consiglio d'Amministrazione che a detta assemblea sarà letta.

La Relazione incomincia esponendo che il commendatore ing. Giovanni Marsaglia, eletto nel giugno ultimo scorso Presidente del Consiglio, avendo, per motivi di salute, presentate le sue dimissioni, nella seduta del 20 scorso ottobre tale carica venne conferita al Vice-Presidente conte comm. ing. Alfonso Sanseverino Vimercati, e fu nominato Vice-Presidente in sua vece il Consigliere comm. avv. Giacomo Falcone.

Accenna in seguito che l'Assemblea Generale straordinaria tenutasi il 17 luglio ultimo scorso autorizzava, fra altro, il Consiglio a venire agli accordi necessari col Governo per l'esecuzione della legge relativa ai lavori e provviste per le linee in esercizio, presentata alla Camera dei Deputati nella seduta del 28 aprile ultimo scorso. Quella legge fu approvata dalla Camera nella seduta dell'11 luglio, ma non fu votata dal Senato. Ciò stante, per quanto riguardava i più impellenti bisogni vennero trasmessi al Governo, con preghiera di pronte decisioni, dei progetti e preventivi di lavori occorrenti nell'anno per un importo di lire 3,800,000 circa. Sembra però che il Ministero sia venuto nella determinazione di non portare a termine quella legge, limitandosi a mettere per ora a disposizione della Società un residuo fondo di L. 900,000, già destinato ad altri urgenti lavori, per sopperire ad una parte soltanto dei rifacimenti indispensabili di binari, salvo poi a chiedere alla riapertura del Parlamento qualche altro stanziamento, sulla cui destinazione non è dato oggi di far previsioni.

L'undicesimo esercizio della Società si è chiuso al 30 giugno ultimo scorso con un prodotto complessivo di lire 129,092,148.73, in confronto di L. 121,484,854.21 nel 1894-95. Si ebbe quindi una differenza in più di lire 7,607,294.52.

I prodotti dei viaggiatori ebbero un aumento di lire 3,148,051.75, quelli dei bagagli e cani di L. 153,802.30, quelli delle merci a grande velocità di L. 471,689.44, e quelli delle merci a piccola velocità di L. 3,750,024.37.

ESERCIZIO.

La lunghezza della rete al 1° luglio 1895 era di chilometri 5492, dei quali 4407 costituenti la rete principale e 1085 la rete secondaria.

Durante l'anno 1895-96 furono aperti all'esercizio i seguenti tronchi:

TRONCHI	Data di apertura all'esercizio	Lunghezza Km.
Praia d'Aieta Tortora-S. Eufemia Marina	31 luglio 1895	122
Sora-Balsorano	10 ottobre 1895	13
Paternopoli-S. Angelo dei Lombardi e Conza-Monteverde .	27 ottobre 1895	62
Marcellinara-Corace . . .	29 febbraio 1896	9
Totale Km.		206

e quindi la lunghezza della rete crebbe di Km. 206, per modo che al 30 giugno 1896 l'intera rete era di Km. 5698, dei quali 4407 appartenevano alla rete principale e i rimanenti 1291 alla rete secondaria, non comprese, ben inteso, le Secondarie Romane, la Roma-Viterbo, la Varese-Porto Ceresio, il tronco S. Angelo-Conza e la Parma-Piacenza, comune coll'Adriatica.

La percorrenza complessiva dei treni raggiunse nello scorso esercizio i Km. 29,023,474, mentre quella del 1894-95 fu di Km. 27,769,278. Si ebbe quindi pel 1895-96 un aumento di treni-chilometro 1,254,196.

PRODOTTI E SPESE.

Ripartendo i prodotti fra le diverse categorie di traffico si hanno le cifre seguenti:

	Rete principale	%	Rete secondaria	%	Reti riunite	%
Viaggiatori . .	47,741,779	39	2,997,952	49	50,719,731	39
Bagagli, cani e e merci G. V.	9,892,324	8	392,371	6	10,284,695	8
Merci P. V. acc.	4,272,519	3	229,106	4	4,501,625	3
Merci a P. V.	60,143,180	49	2,450,845	40	62,594,025	49
Prod. fuori traff.	943,897	1	48,176	1	992,073	1
Totale	122,993,699	100	6,098,450	100	129,092,147	100

e confrontandole con quelle del precedente esercizio si trovano le sotto indicate differenze:

	1894-95	1895-96	Differenza
Viaggiatori	47,571,679.15	50,719,730.90	+ 3,148,051.75
Bagagli e cani	2,269,521.86	2,423,324.16	+ 153,802.30
Grande velocità	7,389,681.00	7,861,370.44	+ 471,689.44
P. V. accelerata	4,348,404.40	4,501,624.76	+ 153,220.36
Piccola velocità	58,844,000.78	62,594,025.15	+ 3,750,024.37
Prodotti fuori traffico.....	1,061,567.02	992,073.32	— 69,493,70
Totale	121,484,854.21	129,092,148.73	+ 7,607,224.52

Le spese dell'esercizio furono complessivamente di lire 85,040,821.29 contro L. 81,445,944.52 del 1894-95 e quindi aumentarono di L. 3,594,876.77.

Si discorre poi dei lavori di completamento delle linee in esercizio, del materiale rotabile e del contenzioso, senza però che in tutto ciò vi sia cosa di tale importanza da meritare un cenno speciale in questo breve riassunto.

ASSEMBLEA STRAORDINARIA.

Nell'Assemblea straordinaria del 12 giugno 1895 venne fatto cenno delle difficoltà incontrate col Governo per l'approvazione delle variazioni agli articoli 3, 37, 58 dello Statuto Sociale votate nell'Assemblea del 19 novembre 1894 in dipendenza dell'ammortamento delle 90,000 azioni emesse per la costruzione delle nuove linee.

In vista appunto delle obbiezioni e dei dubbi sollevati, venne in quella occasione proposta una nuova locuzione dell'art. 58, e non essendo riuscita valida quell'Assemblea straordinaria nè alla prima, nè alla seconda convocazione, fu rimandata a novembre ogni discussione in argomento e su altre modificazioni agli articoli 21 e 30 dello Statuto.

Sempre però, a proposito dello ammortamento, conosciuta dal Governo tale locuzione, furono fatte nuove osservazioni, ma addivenutosi poi ad un accordo col Governo stesso, vengono ora presentate le opportune varianti agli articoli 3, 37 e 58, che hanno rapporto coll'ammortamento, e le altre due agli articoli 21 e 32, relativi alla costituzione del Comitato ed al numero delle azioni da depositarsi per le assemblee che devono deliberare su questioni speciali.

L'INCHIESTA FERROVIARIA
E L'ARTICOLO 103 DEL CAPITOLATO

Continuando la rassegna di giurisprudenza relativa alla precitata disposizione di legge accenniamo ora alcuni fra i giudicati riguardanti la Società delle Ferrovie del Mediterraneo, limitandoci a sunti saltuari e succinti.

Cassazione di Torino, 20 dicembre 1895, causa Gallarati.

Le norme sul Personale emanate dall'Amministrazione delle Ferrovie del Mediterraneo, in esecuzione dell'art. 103 del Capitolato, abrogarono ogni antecedente prescrizione o regolamento che non sono più invocabili.

E la stessa Cassazione con altra sentenza 30 luglio 1896 in causa Messeri ribadì tale principio, ritenendo incensurabile il giudizio della Corte di merito la quale aveva dichiarato essersi dall'Amministrazione ferroviaria legalmente obbedito al mentovato articolo 103 mediante la formazione del ruolo organico (comunicato semplicemente al Governo e quindi anche tacitamente approvato) con equiparazione di gradi e stipendi, all'atto del passaggio dell'esercizio ferroviario dallo Stato alla prefata Amministrazione; libero a questa di variarlo dappoi; poichè era razionale e legittimo che il Governo esigesse non menomata la posizione del personale all'atto del suo passaggio alla nuova Amministrazione; ma non del pari pratico e giusto che questa venisse costretta in una situazione di immobilità inconciliabile col nuovo esercizio ed inceppante il suo svolgimento.

Corte d'Appello di Milano, 29 ottobre 1895, e Cassazione di Torino, 27 maggio 1896, in causa contro Armizzoni.

All'articolo 103 del Capitolato fu ottemperato colla presentazione al Governo del primo *ruolo organico, essendo libera l'Amministrazione quanto al resto, mentre pure regolari sono le* Norme del Personale *approvate dal Governo a sensi dell'ultima parte dell'articolo anzidetto.*

Cassazione di Torino, 10 luglio 1892, causa Rossi.

I regolamenti sul Personale ferroviario sono sempre applicabili senza distinzione di provenienza del personale stesso.

Corte d'Appello di Milano, 21 gennaio 1893, causa Pernase e Ministero dei Lavori Pubblici.

A nessun impiegato ferroviario compete una inamovibilità territoriale corrispondente alla estensione delle varie reti (poi fuse o modificate) quando egli venne assunto in servizio.

Tribunale di Milano, 7 dicembre 1888, causa Bergonzoli.

Sono insindacabili dalla Autorità giudiziaria i provvedimenti disciplinari emanati dalla Amministrazione delle Ferrovie quando consta che questa si attenne alle Norme sul Personale basate sull'articolo 103 del Capitolato.

..... Poichè la indipendenza delle Autorità amministrative ed i naturali confini della competenza giudiziaria fanno palese la necessità di sottrarre il giudizio dei Tribunali sul merito di un licenziamento che si fonda su quelle ragioni di ordine e di disciplina le quali debbono sempre valere nella gerarchia di pubblici uffizi. — Considerazioni queste della Cassazione romana, sezioni unite, 7 marzo 1888, in causa Congregazione di Curano Mutri contro Barile, che ben si attagliano alla specie come sovra decisa dal Tribunale di Milano.

E qui ci arrestiamo nella sommaria rassegna, non permettendo l'indole del giornale di maggiormente estendersi in questa vasta materia; sebbene tornerebbe interessante il seguire lo svolgimento della giurisprudenza ferroviaria in quanto altro, dopo le vigenti Convenzioni di esercizio, tocca i rapporti fra le Amministrazioni ed il personale: come sarebbe in quanto si riferisce al trattamento in caso di lesioni fisiche per causa di servizio o di danni per sinistri, o riguarda gli Istituti di previdenza ed anche la tutela in sede penale (pel che aspre e vittoriose lotte sostennero le Amministrazioni ferroviarie) dei diritti e del decoro dei propri agenti offesi in causa e nell'adempimento delle loro funzioni. Ma basti ora l'avere segnalato i punti fondamentali che formarono oggetto di giudicati in merito all'applicazione dell'articolo 103 del Capitolato.

LEGGE FEDERALE
SULLA CONTABILITÀ DELLE FERROVIE SVIZZERE

Pubblichiamo il testo della legge sulla contabilità delle Ferrovie svizzere, divenuto definitivo in seguito al recente *referendum*. Secondo le disposizioni degli art. 3 e 19, il Consiglio federale designerà fra le Imprese ferroviarie, il cui termine di riscatto scade nel 1903, quelle che devono presentare, fino alla fine del 1896, le giustificazioni di contabilità prescritte per le concessioni per la parte già spirata del periodo regolare di dieci anni.

Il termine di riscatto cade sull'anno 1903 per quattro linee principali, come le linee comuni che ne dipendono e un certo numero di linee secondarie a scartamento normale. Le inchieste alle quali si è proceduto finora, per ciò che concerne il riscatto quale è previsto dalle concessioni, non si sono estese che alle cinque grandi Imprese ferroviarie: Gottardo, Centrale, Nord-Est, Unione ed il Giura-Sempione.

Il Gottardo non può essere riscattato che al 1° maggio 1909 e non si è in diritto di denunciarne il riscatto prima del 30 aprile 1904; l'art. 19 della nuova legge non sarà pel Gottardo applicato, ma lo sarà alle quattro altre Compagnie.

A tenore dell'art. 3 della nuova legge, le giustificazioni devono estendersi:

Per il *Giura-Sempione*, a tutta le Rete; per il *Central*, alla parte delle linee comuni comprese nell'insieme della Rete; per l'*Unione*, all'insieme delle linee, considerate come un solo ed unico oggetto, in virtù di una convenzione analoga datata 7 maggio 1896.

Finora non si addivenne ad un accordo col Nord-Est sulla riunione delle diverse concessioni di questa Compagnia. In conseguenza, essa dovrà essere invitata, in virtù delle prescrizioni dell'art. 3 della legge sulla contabilità, a fornire « delle giustificazioni distinte riguardo il prodotto netto e delle linee che, a tenore delle concessioni, potranno riscattarsi a parte ».

In queste condizioni di cose, il Consiglio federale ha deciso di invitare le quattro Compagnie principali a fornire, fino alla fine dell'anno corrente, le giustificazioni di contabilità prescritte dalle concessioni per il termine già spirato del periodo regolare di dieci anni. Inoltre, il Nord-Est è tenuto, nella mancanza di un accordo sulla riunione delle sue diverse Compagnie, di presentare le giustificazioni distinte menzionate nell'alinea precedente.

Disposizioni generali.

Art. 1. — La contabilità di tutte le ferrovie svizzere è sottoposta alle prescrizioni della legge presente. Questa disposizione è pure applicabile, inquantochè i trattati internazionali non sanciscano altri regolamenti, alle ferrovie svizzere che appartengono ad imprese estere o che sono esercitate da esse.

Salvo disposizione contraria alla presente legge, le norme del codice federale delle obbligazioni sono, inoltre, applicabili alle Società anonime.

Le disposizioni degli articoli 11 a 14 della presente legge non sono applicabili alle linee che appartengono a dei cantoni od a imprese estere.

Art. 2. — I conti ed i bilanci saranno stabiliti secondo modalità uniformi, decretate dal Consiglio federale; essi saranno chiusi ciascun anno al 31 dicembre e sottoposti all'esame (art. 15) ed all'approvazione del Consiglio federale, in un termine da fissarsi dal medesimo. Quando la impresa è una Società anonima, la presentazione deve precedere in ogni caso l'Assemblea generale degli azionisti.

Le nuove imprese ferroviarie chiuderanno e depositeranno i loro conti e bilanci per la prima volta alla fine dell'anno in cui esse avranno cominciato ad esercitare dei tronchi della linea o la linea intiera. Il Consiglio federale ha tuttavia il diritto di esigere che dei conti gli siano sottoposti già durante il periodo di costruzione.

Art. 3. — A richiesta del Consiglio federale, tutte le imprese ferroviarie stabiliranno e presenteranno, in pari tempo ai conti ed ai bilanci relativi alla Società della rete, le giustificazioni distinte circa il prodotto netto e le spese di primo impianto delle linee che, a tenore delle concessioni, possono essere riscattate a parte.

Se tutte le linee di una impresa formano, in virtù delle concessioni, un tutto indivisibile, o se, in seguito ad accordo colle Autorità federali, delle linee che, secondo le concessioni, erano state distinte le une dalle altre, sono state riunite e non fan l'oggetto di una sola operazione di riscatto, l'impresa non è più tenuta a stabilire, per ciascuna linea separatamente, dei conti circa il prodotto netto e le spese di primo impianto; in questo caso la giustificazione del prodotto netto e delle spese di primo impianto, che si esige dalle condizioni di riscatto, non è fatta che per l'insieme della rete.

Se una impresa ferroviaria non presenta nel lasso di tempo fissato (articolo 19) dei conti distinti, in conformità delle sue concessioni, il Consiglio federale può ordinare le misure previste agli articoli 18 e 19 e, inoltre, trattare l'insieme delle linee dell'impresa come formanti, circa il riscatto, un tutto indivisibile. In questo caso, il prossimo termine di riscatto è fissato al 1° maggio 1903 e l'indennità di riscatto sarà uguale a 25 volte il prodotto netto medio dei dieci anni entranti in linea di conto ed alle spese di primo impianto della rete intiera; in ciò che concerne i termini di riscatto ulteriori e la fissazione delle indennità relative, sono le disposizioni della concessione che comprende la più maggiore lunghezza della linea che fanno regola.

Conto di costruzione.

Art. 4. — Il conto di costruzione di una impresa ferroviaria può, sotto riserva delle disposizioni degli articoli 6 e 9, essere addebitato di tutte le spese che il concessionario ha pagate per la costruzione o il riscatto della linea o per l'acquisto del materiale d'esercizio.

In caso d'acquisto convenzionale di una linea appartenente ad un'altra impresa, il valore da portare al bilancio non potrà superare il prezzo di compra, se questo è inferiore alla valutazione anteriore; se è superiore a questa valutazione, la cifra del precedente bilancio non potrà essere superata.

Sono aggiunti alle spese d'impianto le spese di organizzazione e di amministrazione e gli interessi occasionati durante il periodo di costruzione per l'impianto di una linea. Gli interessi delle azioni sono messi al benefizio di questa disposizione, nel caso soltanto ove il pagamento sia stato stipulato dagli statuti o da una convenzione. Il tasso degli interessi a carico del conto di costruzione non può superare quello dell'interesse dei capitali impiegati nel caso particolare.

Per le linee nuovamente costruite, le spese concernenti il *ballast* delle linee, per l'ammontare che supera le spese del mantenimento normale, sono portate al conto di costruzione durante i sei primi mesi dell'esercizio.

Art. 5. — Dopo l'apertura all'esercizio, le prime spese per gli impianti supplementari e nuove o per l'acquisto del materiale d'esercizio non possono essere portate al conto di costruzione che se non è risultato, nell'interesse dell'esercizio, un aumento od un miglioramento essenziale delle costruzioni e degli impianti.

Le spese relative al miglioramento od alla riforma della superstruttura non possono essere portate al conto di costruzione.

Per i lavori ed acquisti contemplati nel presente articolo, delle spese d'organizzazione, d'Amministrazione e di Direzione tecnica potranno essere portate al conto di costruzione nel caso soltanto in cui la loro esecuzione ha occasionato delle spese speciali indipendenti dall'esercizio e dal mantenimento della ferrovia.

Art. 6. — Il valore delle opere e degli impianti fuori d'uso o spariti, portato al conto di costruzione, ne sarà dedotto.

Se delle nuove opere od impianti rimpiazzano quelli che sono spariti, il valore potrà essere portato al conto di costruzione.

Le spese di primo impianto della superstruttura non sono, in caso di rinnovazione, dedotte dal conto di costruzione. D'altra parte, il conto di costruzione non può essere addebitato delle spese occasionate dal rinnovamento della superstruttura.

Art. 7. — Per i trasporti effettuati da un'impresa sulle sue linee in vista dei suoi proprii lavori di costruzione, il conto di costruzione non potrà essere addebitato che del prezzo di costo. Un regolamento speciale, da sottoporsi all'approvazione del Consiglio federale, fisserà le tasse da applicare a questi trasporti.

È vietato di portare al conto di costruzione gli utili per forniture di materiale o di mano d'opera, fatte per costruzioni da un'impresa sulla propria rete.

Art. 8. — Dei progetti e degli specchi d'estimo, di tutti i lavori d'impianto o di compimento, di tutti gli acquisti di materiale rotabile fatti dopo l'apertura all'esercizio, saranno sottoposti al Consiglio federale prima che i detti lavori od acquisti siano effettuati. In caso di inosservanza di questa prescrizione, il conto di costruzione non potrà essere addebitato delle spese di questa natura.

Art. 9. — Non saranno portate al conto di costruzione le spese e perdite designate qui sotto:

a) Le spese di fondazione, specialmente le spese fatte per ottenere delle concessioni, la costituzione della Società e gli studi ed i progetti preliminari;

b) Le spese di costituzione e di percezione del capitale e le perdite di corso;

c) Le sovvenzioni o contribuzioni fornite per altre ferrovie, come pure per delle strade, ponti o fabbricati all'infuori dell'impresa ferroviaria o che restano proprietà di terzi, e ciò nel caso ancora che l'impresa ferroviaria eseguisca essa stessa a proprie spese dei lavori di questa natura;

d) Le spese di lavori ed impianti coperte da sovvenzioni a fondi perduti;

e) Le spese d'organizzazione ed impianti dell'esercizio;

f) Tutte le spese non designate in questo articolo che, a tenore delle prescrizioni della presente legge (art. 4 a 8), non sono ammesse al conto di costruzione.

Le sovvenzioni a fondo perduto ricevute da un'impresa ferroviaria non devono figurare nei suoi bilanci.

Conto d'esercizio — Fondi di rinnovazione — Ammortizzamento.

Art. 10. — I conti delle imprese ferroviarie comprenderanno tutti i prodotti e le spese relative ad un esercizio annuale, quantunque il pagamento relativo non sia stato ancora effettuato.

Le spese di mantenimento dei lavori e degli impianti esistenti sono prelevate sui prodotti correnti dell'esercizio.

Gli interessi dei debiti, i versamenti al fondo di rinnovazione legalmente prescritti, i versamenti negli altri fondi previsti dagli statuti o regolamenti, come pure i deprezzamenti e gli ammortizzamenti prescritti, figureranno ogni anno alle spese del conto profitti e perdite, quand'anche i prodotti d'esercizio non bastino a coprirle.

Art. 11. — Sarà costituito il fondo di rinnovazione per le costruzioni ed impianti soggetti a notevole deperimento, cioè la superstruttura, il materiale rotabile, il mobiglio e gli utensili. Per le ferrovie elettriche, funicolari, tramways, ecc., la costituzione di un fondo di rinnovazione deve estendersi ai mezzi di trazione ed ai loro impianti speciali impiegati in luogo di locomotive.

I versamenti annuali da effettuarsi in questo fondo saranno calcolati secondo le spese d'impianto o di acquisti e la durata probabile d'utilizzazione di queste opere e oggetti; essi saranno portati, come spesa d'esercizio, al conto profitti e perdite.

Il fondo di rinnovazione non sarà accreditato di interessi.

Il fondo di rinnovazione deve accusare sempre l'equivalente integrale del minor valore subìto materialmente in seguito all'uso od altre cause per le opere ed oggetti menzionati al primo alinea del presente articolo. L'ammontare del fondo di rinnovazione così calcolato sarà portato al passivo del bilancio. Sarà proceduto in conformità degli articoli 13 e 14 riguardo la differenza tra la somma portata al credito di questo fondo e la somma coperta dall'attivo.

Art. 12. — Il Consiglio federale, dopo aver udito le Amministrazioni ferroviarie, decreta l'ammontare dei versamenti annuali da effettuare al fondo di rinnovazione. Questi versamenti saranno determinati più specialmente, in conformità delle ingiunzioni del Consiglio federale, dagli statuti o da regolamenti.

Il fondo di rinnovazione non può essere adibito che alle destinazioni previste dagli statuti o regolamenti.

Queste destinazioni sono sottoposte all'approvazione del Consiglio federale.

Le imprese ferroviarie hanno il diritto di ricorrere al Tribunale federale contro le misure prese dal Consiglio federale in virtù del presente articolo. La procedura da seguire è retta dalle disposizioni contenute nell'articolo 16 della presente legge.

Art. 13. — Le somme dovute al fondo di rinnovazione e contemplate all'articolo 11, alinea 4, come pure tutte quelle che, a termini della presente legge, non possono essere portate al conto di costruzione e non costituiscono un attivo reale, figureranno provvisoriamente all'attivo del bilancio a titolo di somme da restituire; esse dovranno essere rimborsate con prelevamenti sui prodotti annuali dell'esercizio.

Art. 14. — Il Consiglio federale, visto un piano d'ammortizzamento, fisserà definitivamente il termine nel quale questa operazione dovrà aver luogo e l'ammontare delle annualità. Si procederà a questo riguardo conformemente alle regole seguenti:

Le perdite di corso sui prestiti non ancora rimborsati, dovranno essere ammortizzate durante la durata di questi prestiti.

Le sovvenzioni e contribuzioni previste all'articolo 9, lettera *c*, devono essere ammortizzate durante la durata della concessione con annualità uguali.

Il Consiglio federale fisserà il termine d'ammortizzamento delle altre partite, compresi i versamenti complementari nel fondo di rinnovazione, le perdite di corso sulle azioni o sui prestiti rimborsati o convertiti prima della loro scadenza.

Verificazione dei conti — Disposizioni penali.

Art. 15. — Il Consiglio federale esaminerà se i conti ed i bilanci, le giustificazioni del prodotto netto e delle spese di primo impianto presentate dalle Amministrazioni ferroviarie rispondono alle disposizioni della presente legge, agli statuti e regolamenti delle imprese ferroviarie, come pure alla concessione. Esso ha il diritto di prendere, a questo scopo, visione di tutti i libri e documenti relativi alla gestione delle Amministrazioni ferroviarie e di fare tutte le ricerche necessarie.

Art. 16. — Se il Consiglio federale giudica che i conti, il bilancio e le giustificazioni del reddito e del capitale da stabilire secondo le concessioni non rispondono alle prescrizioni legali, statutarie e regolamentari, prende le misure necessarie, dopo aver udito l'Amministrazione ferroviaria.

All'infuori del caso previsto all'articolo 14, le imprese ferroviarie hanno il diritto di ricorrere al Tribunale federale, nei trenta giorni della loro comunicazione, contro le misure prese dal Consiglio federale, e di sottoporre a questo tribunale le questioni per essere definitivamente risolute.

Circa questi ricorsi sarà applicata la procedura prescritta per le contestazioni di diritto pubblico.

In ogni caso il Tribunale federale delibera circa quale delle due parti deve sopportare le spese occasionate dalle pratiche fatte.

Art. 17. — Non può essere distribuito dividendo prima che il Consiglio federale abbia approvato i conti ed il bilancio. Se sopravvengono delle contestazioni in merito alla fissazione od all'impiego del prodotto netto, la somma in contestazione sarà messa in riserva, conformemente alle ingiunzioni del Consiglio federale, fino a che non abbia sentenziato il Tribunale federale.

Art. 18. — In caso di ritardo da parte di una Compagnia a presentare i conti, bilanci ed altre giustificazioni che le siano state legittimamente reclamate, il Consiglio federale può fare procedere, a spese della ferrovia, alle inchieste e ricerche necessarie.

Se un'impresa ferroviaria è reiteratamente in ritardo, se essa non osserva od elude le disposizioni della presente legge, l'amministrazione colpevole può, inoltre, essere condannata ad un'ammenda di fr. 10,000.

La giustizia penale federale pronuncia l'ammenda.

È riservata, inoltre, l'applicazione della procedura pre-

vista all'articolo 28 della legge federale del 23 dicembre 1872, concernente l'impianto e l'esercizio delle ferrovie.

Art. 19. — Per le linee che, in virtù delle condizioni di riscatto fissate dalle concessioni od in virtù di una convenzione, possono essere acquistate dalla Confederazione nel 1903, sarà presentato al Consiglio federale, alla fine del 1896 al più tardi, conformemente all'articolo 3 della presente legge, la giustificazione del prodotto netto calcolato conformemente alle clausole delle concessioni e delle spese di primo impianto per gli anni 1888 al 1895. Per gli anni susseguenti queste giustificazioni saranno aggiunte ai conti e bilanci annuali. Il Consiglio federale fisserà per gli altri termini di riscatto l'epoca della presentazione dei conti speciali da stabilire secondo le concessioni.

L'obbligo di presentare questi conti o giustificazioni si estende pure al periodo che corre tra l'annuncio del riscatto e la cessione della ferrovia.

Il Consiglio federale ha il diritto di rifiutare di esaminare e di approvare i conti ed i bilanci che non saranno accompagnati dalle giustificazioni volute, fino a quando non gli saranno fornite, e di interdire fino allora ogni distribuzione di dividendi.

Determinazione del valore di riscatto.

Art. 20. — Dopo l'entrata in vigore della presente legge, il Consiglio federale intavolerà dei negoziati colle Amministrazioni ferroviarie per stabilire all'amichevole, conformemente alla presente legge, le somme che, per gli esercizi scorsi, possono essere portate al conto di costruzione, e quelle di cui il fondo di rinnovazione deve essere accreditato.

Il Consiglio federale cercherà, inoltre, di intendersi colle imprese ferroviarie sulle regole, secondo le quali il prodotto netto e il capitale di primo impianto dovranno essere determinati in conformità delle concessioni.

Se l'accordo non interviene, il Consiglio federale stabilirà in base dei conti e delle giustificazioni prodotte.

Le imprese ferroviarie hanno il diritto, in virtù dell'articolo 16 della presente legge, di ricorrere al Tribunale federale contro le decisioni di questa natura.

Art. 21. — Il Tribunale federale determina tutti i casi che, a tenore delle clausole di riscatto contenute nelle concessioni, dovranno essere sottoposti a degli arbitri. La procedura prevista all'articolo II, cifra 1, della legge federale sull'organizzazione giudiziaria federale, è applicabile in piccoli casi, procedura, secondo cui il Tribunale federale giudica come istanza unica sulla domando fatta dall'impresa.

Le clausole delle concessioni, previdenti la costituzione di tribunali arbitrali incaricati di determinare le indennità di riscatto e di decretare circa ogni altra differenza o contestazione concernenti il riscatto, sono abrogate.

Disposizioni finali.

Art. 22. — In derogazione alle disposizioni del codice federale delle obbligazioni, la Confederazione ed i Cantoni conservano i diritti, di cui sono attualmente investiti, di fronte alle Compagnie, in materia di diritto di voto. Le autorità federali avranno la facoltà di stipulare in avvenire dei diritti analoghi e di sanzionarne l'attribuzione, sia nelle concessioni, sia nell'esame degli Statuti, od in convenzioni speciali.

Art. 23. — Gli Statuti delle Compagnie ferroviarie dovranno essere messi in armonia colle disposizioni della presente legge, in un termine da fissarsi dal Consiglio federale.

Art. 24. — È abrogata la legge federale del 21 dicembre 1883 sulla contabilità delle Compagnie ferroviarie.

Gli accomodamenti conclusi in virtù delle disposizioni della legge del 1883, riguardo gli ammortizzamenti, dovranno essere modificati in conformità delle prescrizioni della presente legge. Il nuovo sistema di ammortizzamento sarà fissato in conformità delle prescrizioni della presente legge, concernenti i versamenti complementari al fondo di rinnovazione.

Le decisioni del Consiglio federale, relative agli ammortizzamenti, non avranno effetto retroattivo.

Le disposizioni della presente legge non si applicano retroattivamente ai conti modificati in conformità della legge del 1883 e approvati dal Consiglio federale.

Fino a che una legge sia votata sulle ferrovie secondarie, il Consiglio federale è autorizzato, nell'applicazione della legge presente, ad accordare a queste ferrovie tutte le facilitazioni possibili, prendendo specialmente in seria considerazione, nella fissazione dei versamenti regolari al fondo di rinnovazione, e nell'ammortizzamento dei versamenti eventualmente non ancora effettuati a questo fondo, le circostanze speciali in cui esse si trovano.

Art. 25. — Il Consiglio federale è incaricato, conformemente alle disposizioni della legge federale 11 giugno 1874 concernente la votazione popolare sulle leggi e sui decreti federali, di pubblicare la presente legge e di fissare l'epoca in cui essa entrerà in vigore.

INFORMAZIONI PARTICOLARI
DEL *MONITORE*

Provvedimenti per le Stazioni di Milano.

Come abbiamo annunciato nel precedente numero, il 7 corrente ebbe luogo a Roma il convegno tra l'on. Ministro dei Lavori Pubblici ed i due Direttori generali della Società Mediterranea e Adriatica per i provvedimenti alle stazioni di Milano.

L'accordo sarebbe intervenuto sui seguenti lavori:

1. Sistemazione del servizio merci a grande e piccola velocità sul piazzale a destra del fabbricato viaggiatori, completando la sistemazione del servizio merci e pacchi postali e occupando alcune aree di pertinenza del Municipio (progetto della Mediterranea del settembre 1896);
2. Costruzione di un fabbricato ad uso ufficio per la piccola velocità a Porta Garibaldi.
3. Costruzione di una passerella sui binari della stazione centrale per eliminare il pericolo che incorrono i viaggiatori attraversando i binari;
4. Costruzione di un padiglione ad uso dell'ufficio centrale;
5. Completamento del fabbricato a nord della tettoia per rendere possibile in detto punto il servizio dei treni locali;
6. Estensione del servizio a piccola velocità a Porta Sempione con allungamento e rimaneggiamento dei binari, occupandosi aree comprese fra la ferrovia Nord e il corso Sempione a destra.

Tali lavori importano complessivamente la spesa di 800,000 lire e sono i soli lavori per cui fossero pronti i progetti, ultimati appunto in queste ultime settimane.

><

Conferenza ferroviaria a Vienna per l'orario estivo.

Nei giorni 9 e 10 dicembre p. v., si terrà a Vienna la periodica Conferenza internazionale per stabilire l'orario estivo del 1897. A questa Conferenza interverranno i rappresentanti delle grandi Società Italiane.

><

I Congressi ferroviari internazionali.

Il 28 corr. mese si radunerà a Bruxelles la Commissione internazionale dei Congressi ferroviari.

L'ordine del giorno della riunione recà, fra le altre materie, anche l'organizzazione della sesta sessione del Congresso; il progetto di questionario provvisorio desti-

nato a servire di base alla nomina dei relatori; alcune elezioni e le nuove ammissioni.

><

Ferrovia Oleggio-Pino

(*I treni notturni*).

Facendo seguito alla notizia pubblicata nel precedente numero circa la frana alla Galleria di Pombia, annunziamo che per sollecitare i lavori di sgombro della detta frana, si è disposto che fino a nuovo avviso i treni notturni 23, 26, 326 e 327 sieno instradati per la via di Arona.

><

Interruzione della linea Roma-Pisa per la caduta del ponte sul torrente Fiora.

I lavori di ripristino del ponte sul torrente Fiora fra Montalto e Chiarone procedono con tutta la possibile alacrità.

La travata metallica è oggi completamente rialzata nella sua primitiva posizione, essendosi ultimata mediante binde e sollevatori idraulici con una robusta catasta di traversine il sollevamento per circa 11 metri della estremità verso Roma.

È pure pressochè ultimata l'infissione dei pali per la costruzione delle due stilate, che dovranno sostenere la travata metallica e permettere intanto il transito dei treni durante la ricostruzione della spalla definitiva in muratura; i legnami per la soprastruttura delle stilate sono approvvigionati in cantiere ed in corso di lavorazione; sono parimenti in corso di esecuzione le non molte riparazioni occorrenti ai danni subiti dalla travata nella sua caduta, e si può quindi con fondamento ritenere che sul finire dell'entrante settimana le opere in corso saranno ultimate e sarà riattivato senza trasbordo il completo transito dei treni sulla Roma-Pisa.

><

Ferrovia Isernia-Campobasso

(*Modificazioni al progetto del tronco Boiano-Carpinone*).

La Direzione Generale delle Strade Ferrate Meridionali ha presentato all'approvazione governativa la proposta per alcune lievi modificazioni al progetto 11 novembre 1895, approvato dal Ministero dei Lavori Pubblici, per la costruzione del tronco da Boiano a Carpinone, della ferrovia Isernia-Campobasso.

Le proposte modificazioni hanno per iscopo di migliorare le condizioni dell'esecuzione e dell'esercizio del tronco medesimo. La lunghezza del tracciato fra gli assi delle stazioni di Boiano e di Carpinone, per gli effetti delle proposte varianti, diminuisce di m. 41.90.

><

Lavori nel Porto di Napoli.

Sappiamo che la Mediterranea ha proposto all'Ispettorato delle Ferrovie di fissare un convegno fra i rappresentanti delle Amministrazioni interessate, allo scopo di concordare le modificazioni e le aggiunte che essa troverebbe necessario d'introdurre nel progetto per il capannone *A*, da costruirsi sulla nuova calata della Villa del Popolo, nel porto di Napoli, allo scopo di renderlo meglio adatto al disimpegno del servizio ferroviario in relazione a quello doganale. Le opere considerate nel progetto del quale trattasi fanno parte del secondo gruppo di lavori per l'arredamento della banchina nel porto di Napoli.

><

Tramvia Varese-Prima Cappella.

È stato sottoposto al Comitato Superiore delle Strade Ferrate la domanda della Società Anonima Varesina per la tramvia Varese-Prima Cappella, per ottenere la concessione di costruire e di esercitare una tramvia elettrica da Varese a Ghirla e Luino, la quale misura la lunghezza complessiva di m. 24,800, di cui m. 18,150 in sede propria e soli m. 6,650 su strade rotabili. Il progetto annesso alla precitata domanda, esaminato dall'Ufficio del Genio Civile di Como e dal R. Ispettore-Capo del Circolo ferroviario di Milano, è stato ritenuto, in massima ed in linea tecnica, meritevole di approvazione da parte del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.

><

Per l'istituzione di una Commissione Permanente per i servizi del Porto di Savona.

Siamo informati che il comune di Savona, con sua istanza diretta al Ministero dei Lavori Pubblici, ha chiesto la istituzione di una Commissione Permanente per i servizi di quel Porto, analogamente a quella istituita con Reale Decreto del 6 dicembre 1888 per il Porto di Genova.

Giusta quanto ci viene riferito sulla domanda della quale trattasi, si sarebbero già, in massima, pronunziati favorevolmente l'Ufficio del Genio Civile di Genova, il competente Ispettore Compartimentale del Genio Civile, nonchè il Ministero della Marina. Non resterebbero pertanto da pronunziarsi che il R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate e l'Amministrazione Ferroviaria del Mediterraneo. La Commissione dovrebbe essere composta delle seguenti Autorità e Rappresentanze: Sotto-Prefetto del Circondario, Presidente; Capitano di Porto, Ingegnere-Capo del Genio Civile; Direttore della Dogana; due rappresentanti del Municipio; un rappresentante della Camera di Commercio ed Arti; un rappresentante dell'Amministrazione Ferroviaria del Mediterraneo, ed un rappresentante del R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate.

><

Istanza per opere di riparazione ai danni della piena del Tanaro.

Le recenti piene del fiume Tanaro avendo resi maggiori i pericoli delle inondazioni e minacciando altresì di tagliare in regione Boana la strada provinciale Asti-Acqui, interrompendo così le comunicazioni coi paesi situati oltre detto fiume, il Consiglio Comunale di Asti, vivamente preoccupato di tale fatto, in sua seduta recente, con voto unanime deliberava un invito alla Giunta, affinchè solleciti dal Governo, dalla Provincia e dalla Società per le Strade Ferrate del Mediterraneo, provvedimenti atti ad allontanare il pericolo che il Tanaro, tagliando la ferrovia Asti-Castagnole e la strada provinciale Asti-Acqui presso i ponti, interrompa le comunicazioni della città coi paesi oltre Tanaro.

Ci informano da Asti che quel signor Sindaco ha comunicato un tale deliberato a S. E. il Ministro dei Lavori Pubblici, interessandolo a dare le opportune disposizioni per rimuovere completamente i pericoli sopra indicati.

><

Promozioni nel personale dell'Ispettorato Generale delle Strade Ferrate.

Il giorno 7 del corrente mese, alle ore 14.30, ebbe luogo un'adunanza del Comitato del personale del Regio Ispettorato Generale delle Strade Ferrate, che, d'ordine di S. E. il Ministro dei Lavori Pubblici, venne convo-

cato allo scopo di designare i funzionari per le promozioni possibili, tenuto conto della somma tuttora disponibile in bilancio e della minore spesa che verrebbe a sopportare il relativo capitolo in seguito a taluni collocamenti a riposo che sono in corso, in seguito a domanda degli interessati, i quali si trovano nelle condizioni volute dalla legge per poter invocare a loro favore un tale provvedimento, quelle, cioè, dei 65 anni, o dei 40 anni di servizio.

Alla predetta adunanza, che venne presieduta dal signor comm. ing. Vittorio Ottolenghi, R. Ispettore superiore delle Strade Ferrate, incaricato di reggere l'Ispettorato Generale delle Ferrovie, intervennero i signori comm. Bussi, Muzy, Niccolari, Fossati, Braida e Vivaldi, Ispettori superiori; il comm. Rossi, Reggente Ispettore superiore; il comm. Mucci, Ispettore-Capo, Segretario del Comitato superiore, ed i signori: comm. Longhi, cav. Bracco, cav. Marchiano, comm. Calvori e cav. Bignami, Ispettori-Capi rispettivamente delle Divisioni I, II, III, IV e V. Funzionava da Segretario il signor cav. Sinaglia, Ispettore-Capo del Gabinetto.

Gli impiegati designati per promozione sono complessivamente 74, ripartiti fra le diverse classi di ciascun grado, in relazione ai posti vacanti dell'organico ed alla somma che si ha disponibile.

Siamo lieti di vedere soddisfatti, dopo una lunga ed ingiusta dimenticanza, i diritti di molti e rispettabili funzionari, che hanno reso utilissimi servizi nell'interesse dello Stato, e che, se sapientemente utilizzati, ne potranno rendere di ben maggiori.

Non risparmiamo pertanto lode a S. E. Prinetti, il quale, col sollevare le sorti di tanti benemeriti, ha compiuto un atto di giustizia, che non mancherà di riuscire fruttuoso anche all'Amministrazione.

><

Tricicli ferroviari sulle linee.

Ci viene riferito che la Direzione dell'esercizio del secondo Compartimento della Rete Mediterranea ha proposto al R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate di applicare su talune linee del predetto Compartimento, per le quali il farlo fosse vantaggioso per la poca frequenza dei treni e delle stazioni, di mettere in uso dei tricicli ferroviari, in conformità di quanto venne praticato sulle linee della Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde, ove i detti tricicli avrebbero fatto buona prova, dimostrandosi vantaggiosi per le visite degli ingegneri e dei sorveglianti e sopratutto dei medici, specialmente lungo linee soggette a malaria. Per ora non si tratterebbe che di un esperimento, nel quale verrebbero impiegati solo pochi di tali mezzi di locomozione. In seguito, qualora l'esperimento proposto fornisse risultati favorevoli, ne verrebbe esteso l'uso su di un maggior numero di linee.

><

Ferrovie dell'Adriatico.

(Progetti preventivi, ecc., presentati all'approvazione governativa).

La Direzione Generale delle Strade Ferrate Meridionali ha sottoposto alla approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici:

1. Il progetto dei lavori occorrenti per riparare alcune opere d'arte lungo il tronco da Cocullo a Bugnara nella ferrovia da *Roma a Solmona*. La spesa preventivata per le opere considerate in progetto ammonta a lire 32,800, ed alla loro esecuzione si provvederà in parte in economia ed in parte mediante cottimo;

2. La proposta per il rifacimento in acciaio di 3000 metri di binario armato in ferro, con rotaie del modello n. 1 ex-Alta Italia, fra i chilometri 4.442 e 7.442 della linea *Legnago-Rovigo-Adria*. La spesa preventivata per la esecuzione dei lavori ammonta a L. 19,000 non compreso il materiale metallico di armamento, il cui valore è previsto di L. 53,488.20. Alle spese si provvederà in economia;

3. La proposta dei lavori occorrenti per provvedere alla sistemazione dell'intervia dei binari di corsa nella stazione di Laterina, lungo la ferrovia da *Roma a Firenze*, con annesso preventivo di spesa di L. 4700;

4. Il progetto per l'impianto dell'Ufficio Svincoli e per il prolungamento del piano caricatore già costruito per la nuova stazione di *Firenze al Campo di Marte*, sul fondo Accurti Pescanti. La spesa all'uopo occorrente ammonta a L. 20,850;

5. La proposta per il rifacimento in acciaio di 2000 metri di binario in ferro del modello meridionale, fra i chilometri 8.803.85 e 10.803.85 della linea da *Pavia a Casalpusterlengo*. Alla esecuzione dei lavori relativi, il cui importo è previsto in L. 12,950, si propone di provvedere in economia. Il costo del materiale metallico da impiegare nel rifacimento è preventivato in L. 35,094;

6. Il preventivo della spesa di L. 3800 occorrente per provvedere al consolidamento del ponticello, della luce di m. 4, al chilometro 58.999 della ferrovia *Roma-Orte;*

7. La proposta per il rifacimento con rotaie di acciaio del modello meridionale da m. 12 di un tratto di binario di m. 2508, armato in ferro, fra le progressive 12.711.07 e 15.219.07 della linea da *Cervaro a Candela*. La spesa preventivata per la esecuzione dei lavori, ai quali si propone di provvedere in economia, ammonta a L. 15,900. Il valore del materiale metallico di armamento è preventivato in L. 43,030.92;

8. La proposta per il rifacimento in acciaio, con rotaie del modello di primo tipo delle Ferrovie complementari da m. 9, del tratto della ferrovia *Cremona-Treviglio*, compreso fra il chilometro 33.639.90 ed il chilometro 37.639.90, armato con rotaie in ferro del modello n. 1 ex-Alta Italia. La spesa preventivata pei lavori ammonta a L. 28,500, e quella pel materiale metallico di armamento a L. 71,196. Alla esecuzione delle opere si propone di provvedere in economia.

(Gara aggiudicata).

Il giorno 5 del corrente mese, in Ancona, presso la Direzione dei lavori per le Strade Ferrate Meridionali, ebbe luogo la gara per l'appalto a licitazione privata dei lavori relativi al consolidamento della ferrovia Bologna-Otranto, fra le gallerie Ferruccio e Ferruccino. Alla gara vennero invitate 9 Ditte e le concorrenti furono 8, rimanendo aggiudicataria provvisoria la Ditta Nervegno Tommaso, col ribasso del 25.10 per cento sui prezzi della tariffa.

><

Ferrovie del Mediterraneo.

(Proposte, progetti, preventivi, ecc., presentati all'approvazione governativa).

La Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici:

1. Il preventivo della spesa di L. 340 per riparazioni di guasti alle coperture di alcuni fabbricati lungo la tratta Grosseto-Montepescali, della linea da *Roma a Pisa;*

2. Il progetto per la ricostruzione della spalla Ivrea del ponte obliquo a travata metallica, sulla Dora Baltea,

presso Carema, fra Quincinetto e Pont Saint-Martin, nella ferrovia da *Ivrea ad Aosta*. La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 3000;

3. La proposta dei lavori occorrenti per provvedere allo spostamento d'un tratto di binario della linea Ligure di Ponente, presso l'ingresso della *stazione di Sarzana*, onde permettere l'ultimazione dei lavori della nuova linea da Santo Stefano a Sarzana; con annesso preventivo di spesa di L. 1500;

4. La proposta dei lavori occorrenti per provvedere alle modificazioni occorrenti nella piattaforma del diametro di m. 5.50, esistente in stazione di Battipaglia, nella ferrovia da *Napoli a Eboli*, per renderla utilizzabile pel giro delle locomotive a carrello, con annesso preventivo di spesa di L. 600;

5. Il contratto stipulato colla Società degli Alti Forni, Fonderie ed Acciaierie di Terni per la fornitura di piastre di ferro 13,000, di cui 8000 intermedie per armamento modello 2; 2000 di giunzione, pure per armamento modello 2; e 3000 di giunzione per armamento del modello calabrese;

6. Il preventivo della spesa di L. 700 per riparazione dei guasti cagionati alla linea *Pisa-Spezia*, tronco Lucca-Sarzana, dallo straripamento del torrente Battigna al chilometro 152.562;

7. Il contratto stipulato colla Ditta Macchi, Izar e Comp. di Milano, per la fornitura di 25,000 chiodi ordinari in ferro per armamento del modello *D;*

8. La proposta per la costruzione di un muro di difesa dal mare, al chilom. 20.679-20.714, fra le stazioni di Cannitello e di Scilla, nella linea da *Reggio a Castrocucco*. La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 12,000, ed all'esecuzione delle opere si propone di provvedere col mezzo di cottimi in economia.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato ha dato il suo parere sui seguenti affari riguardanti il servizio delle Strade Ferrate:

1. Sulla questione della applicabilità della multa contrattuale a carico dell' Impresa Sisto, per ritardo da essa frapposto nel compimento dei lavori di riparazione al ponte di m. 10, al chilometro 114.277 della ferrovia da Roccapalomba a Santa Caterina;

2. Circa la concessione di un compenso alla Ditta Calabrese Vincenzo, relativo ai lavori di costruzione di un muro di difesa alla progressiva 405.032-405.237 della linea da Taranto a Reggio, fra le stazioni di Pallaro e di San Gregorio;

3. Sugli atti di collaudo dei lavori di incanalamento delle acque nell'acquedotto al chilometro 90.856 della ferrovia da Bicocca a Caldare.

— Il Consiglio di Stato ha poi ritenuto:

a) Che possa essere approvato un progetto della Direzione Generale delle Strade Ferrate Meridionali, relativo alla esecuzione di opere intese a difendere la ferrovia Solmona-Isernia dalle valanghe di neve fra i chilom. 35.800 e 38.650 del tronco Canzano-Isernia. Le opere considerate in progetto consistono nella costruzione di gallerie artificiali e nello spostamento del tracciato della linea per circa m. 1400;

b) Che anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità possa approvarsi un progetto della Direzione Generale delle Strade Ferrate Meridionali, relativo a lavori per la sistemazione della stazione marittima di Venezia e delle banchine ad essa adiacenti. Alla esecuzione delle opere provvederebbe direttamente la Società delle Ferrovie predette, che le assumerebbe *à forfait*, pel prezzo fisso ed invariabile di L. 335,000.

><

Rete Sicula.

Prospetto del materiale mobile in servizio ed in costruzione sulla Rete al 30 settembre 1896:

Specificazione del materiale mobile		Materiale mobile In servizio	In costruz.	Totale
I. *Locomotive:*				
a ruote libere	N.	—	—	—
a quattro ruote accoppiate:				
con avantreno girevole	»	18	—	18
con un asse portante	»	28	—	28
a sei ruote accoppiate	»	73	—	73
a otto ruote accoppiate	»	17	—	17
locomotive-*tenders* per servizio dei treni:				
a quattro ruote accoppiate	»	—	—	—
a sei ruote accoppiate	»	12	—	12
locomotive-*tenders* per manovre	»	8	—	8
Totale locomotive	N.	156	—	156
II. *Carrozze:*				
(per servizio ordinario):				
di lusso, saloni e break	N.	5	—	5
di 1ª classe	»	24	—	24
di 2ª classe	»	68	—	68
miste di 1ª e 2ª classe	»	103	—	103
di 3ª classe	»	226	—	226
miste di 2ª e 3ª classe	»	10	—	10
miste di 1ª, 2ª e 3ª classe	»	—	—	—
di 4ª classe	»	—	—	—
(per servizi economici):				
di 1ª classe	»	—	—	—
di 2ª classe	»	—	—	—
miste di 1ª e 2ª classe	»	10	—	10
di 3ª classe	»	10	—	10
Totale carrozze	N.	456	—	456
III. *Bagagliai:*				
ordinari	N.	58	—	58
con compartim. per la posta	»	12	—	12
» » e ritirata	»	10	—	10
Totale bagagliai	N.	80	—	80
IV. *Carri:*				
scuderia	N.	9	—	9
per piccolo bestiame	»	—	—	—
per merci e bestiame, coperti	»	1144	—	1144
per merci, scoperti:				
a sponde alte (ordinari)	»	302	—	302
a sponde basse id.	»	486	—	486
a a sponde basse con bilico	»	29	—	29
senza sponde	»	—	—	—
per merci, aperti, a sponde alte, da 30 tonnellate	»	10	—	10
» aperti, a sponde basse, da 30 tonnellate	»	10	—	10
cisterna per liquidi (acqua, vino, petrolio, ecc.)	»	21	—	21
per terra e ghiaia	»	6	—	6
spazzaneve	»	—	—	—
con sagoma per visite gallerie	»	—	—	—
con grue	»	2	—	2
Totale carri	N.	2019	—	2019

><

Tariffe ferroviarie italiane.

La Direzione Generale delle Strade Ferrate Meridionali, anche a nome delle Amministrazioni Ferroviarie del Mediterraneo e della Sicilia, ha presentato alla approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici la proposta seguente:

La tariffa locale n. 601 P. V. pei trasporti di lastre di vetro per finestre, ecc., che scade col 31 dicembre p. v., resta da tale giorno abrogata definitivamente. Col 1° gennaio 1897 avrà effetto, in via di esperimento, per due anni, e, cioè, fino a tutto dicembre 1898, una nuova tariffa locale n. 601 P. V. per i trasporti delle merci in essa specificati, e dallo stesso giorno avranno pure effetto le modificazioni e le aggiunte alla nomenclatura e classificazione delle merci, che risultano da apposito prospetto, che va unito alla proposta di cui trattasi.

—

L'Adriatica ha presentato, con parere favorevole, alla Superiorità:

a) Una domanda della Ditta Laquai e Comp. di Molfetta, per la rinnovazione per un altr'anno, ed alle stesse condizioni, della concessione di cui ha fruito precedentemente per i suoi trasporti di sansa, che è scaduta col 30 settembre u. s.;

b) Domanda della Ditta Paolo Morassuti di S. Vito al Tagliamento, per la rinnovazione per un altro anno, ed alle stesse condizioni, della concessione per i suoi trasporti di legname da Casarsa a Motta ed Oderzo, e per trasporto di ferro da S. Vito per le medesime destinazioni della concessione precedente, scaduta col mese di ottobre p. p.

—

Il Ministero del Tesoro, d'accordo con quello delle Finanze, ha ammesso:

a) La rinnovazione per un altro anno, a partire dal 1° dicembre p. v., alle stesse condizioni, della concessione di cui gode la Raffineria genovese per i suoi trasporti di zucchero raffinato da Sampierdarena a Roma ed oltre;

b) La rinnovazione per un altro anno della convenzione di cui fruisce la Società Garavaglia per i suoi trasporti di alcool e di acquavite, colle modificazioni ed aggiunte chieste dalla Ditta.

—

La Mediterranea, anche a nome dell'Adriatica, ha proposto all'Ispettorato delle Ferrovie che sia accolta una domanda della Ditta Landini e Gayen di Amburgo, tendente ad ottenere che per i suoi trasporti di estratto di legno di castagno, a carro completo, da Garessio per l'estero, via Modane, Ventimiglia, Luino e Chiasso, le siano consentiti i noti prezzi ridotti già concessi ad altre Ditte, e che l'agevolezza inoltre venga estesa ad eguali trasporti in partenza da Mondovì, impegnandosi per un quantitativo minimo annuo di 100 tonnellate.

><

Società Anonima della Strada ferrata Mortara-Vigevano.

(*Assemblea degli azionisti*).

Gli azionisti di questa Società sono convocati in Assemblea generale ordinaria pel 28 novembre corr., alle 13, nel Palazzo Municipale in Vigevano, per lo svolgimento del seguente ordine del giorno:

1. Rapporto del Consiglio di Direzione;
2. Rendiconto sociale 1895, Relazione dei sindaci e deliberazioni relative;
3. Deliberazione circa i fondi di Cassa al 31 dicembre 1895, rimasti alla Banca d'Alessandria e di Lomellina, ora in liquidazione;
4. Provvedimento pel servizio di Cassa della Società;
5. Nomina di due consiglieri in surroga del commendatore Felice Zanetti, deceduto, e del signor Don Carlo Scotti, dimissionario;
6. Nomina dei sindaci, tre effettivi e due supplenti.

Qualora l'adunanza di prima convocazione non possa avere effetto, a termine dell'art. 25 degli statuti, resta fissato il giorno 5 dicembre successivo per la seconda adunanza.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia del Sempione. — Nella seduta del 9 corrente, al Consiglio Comunale di Milano, il consigliere Degli Occhi svolse una interpellanza sulle trattative per il Valico del Sempione.

Il Degli Occhi ricordò tutti i precedenti del traforo del Sempione, insistendo specialmente su quelli riferentisi a Milano, e come questa abbia fatto condizione al sussidio di un milione e cinquecento mila lire che votò nel 1888, la costruzione della linea di raccordo Arona-Gravellona, come la più diretta comunicazione fra Milano e il nuovo passaggio alpino. Il consigliere sostenne l'utilità di questa linea, ma espresse l'opinione che Milano debba conferirne il sussidio allora promesso, anche se il Governo non intendesse per ora di costruire tale linea. Egli chiuse presentando un ordine del giorno invitante il Sindaco a sollecitare l'approvazione per parte del Parlamento, del progetto di legge che gli sta dinanzi, per il traforo del Sempione; a far pratiche perchè quando questo sia assicurato, il Comune, d'accordo colla Provincia, abbia a chiedere la concessione della linea di raccordo con Milano, colla sovvenzione di lire 3000 al km. e invitando la Giunta a presentare proposte concrete al Consiglio circa al sussidio da darsi all'impresa del traforo.

Rispose a tutti i punti il Sindaco, e dopo una discussione a cui parteciparono il consigliere Salmoiraghi e l'ex-sindaco Negri, il Consiglio votò il seguente ordine del giorno:

« Il Consiglio comunale di Milano, in coerenza ai voti precedentemente manifestati, confida che l'on. Sindaco continuerà ad esperire ogni pratica occorribile per conseguirne l'intento ».

— Un telegramma odierno da Berna annunzia che il Consiglio federale sottoporrà all'Assemblea federale, nella prossima sessione di dicembre, la Convenzione italo-svizzera relativa al valico del Sempione.

Ferrovia pel Gran S. Bernardo. — La Camera di Commercio di Torino comunica le seguenti notizie circa il progettato valico del Gran San Bernardo.

La domanda di concessione della nuova linea sarà fatta dalla Società *The Great St-Bernard Railway Concessionary Company*, appositamente costituitasi per questo scopo.

La sede della Società è in Londra.

La ferrovia del Gran San Bernardo partirà dalla stazione di Aosta, testa di linea della strada ferrata Ivrea-Aosta.

La lunghezza della sezione italiana fino alla frontiera svizzera è di circa 28,600 metri; la lunghezza totale della linea da Aosta a Martigny, coll'allacciamento alla strada ferrata del Jura-Simplon, è di 68,000 metri.

Il livello della ferrovia, che, a partire da Aosta, è di 576 metri sul livello del mare, salirà sino ai 2115 metri, per scendere poi, alla stazione di Martigny, a 469 metri; la lunghezza della galleria alla sommità del valico è di metri 8500. Le maggiori pendenze della linea saranno di 0.07 metri, e le curve le più strette avranno un raggio di 250 metri.

Per assicurare il servizio regolare della ferrovia anche nella stagione invernale, la strada sarà assicurata contro i pericoli delle valanghe e delle massime nevicate con apposite costruzioni, da eseguirsi nei siti ove tali costruzioni si renderanno necessarie.

Lo scartamento permanente della strada ferrata è di metri 1.445. Sarà adottato il sistema a rotaia centrale e la trazione sarà effettuata a mezzo di locomotori *Electro-Rail Central* perfezionati secondo l'invenzione dell'ing. John B. Fell, uno degli amministratori della *Compagnia concessionaria della Strada Ferrata del Gran San Bernardo.*

Le forze idrauliche esistenti in gran copia nelle località per cui passerà la ferrovia saranno utilizzate per la produzione dell'elettricità occorrente quale forza motrice della trazione.

La spesa di primo impianto della ferrovia Aosta-Martigny per il Gran San Bernardo potrà variare dai 40 ai 45 milioni di lire, ed il traffico fin d'ora viene valutato dalle 40 alle 45 mila lire all'anno per chilometro.

Vi saranno cinque stazioni sul versante italiano e cinque su quello svizzero per il servizio del traffico, ma se ne stabiliranno varie altre per le *istallazioni* elettriche.

Il percorso da Aosta a Martigny e viceversa potrà compiersi in tre ore dai treni viaggiatori ed in quattro da quelli adibiti al servizio merci.

La progettata linea potrà essere costrutta in uno spazio di tre anni, tempo massimo richiesto per il compimento dei lavori occorrenti alla costruzione del *tunnel* alla sommità del valico.

Ferrovie dell'Adriatico. — *Prodotti dal 1° gennaio al 31 ottobre 1896.* — Nella decade dal 21 al 31 ottobre 1896 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate Meridionali, Rete Adriatica (Rete principale e Rete complementare) ascesero a L. 4,497,566.61, con un aumento di L. 849,764.86 su quelli ottenuti nella corrispondente decade del 1895.

L'insieme dei prodotti dal 1° gennaio al 31 ottobre 1896 si ragguaglia a L. 85,718,513.24, e presenta una diminuzione di L. 497,817.96 in confronto dello stesso periodo del precedente esercizio.

Ferrovie della Sicilia. — *Prodotti dal 1° luglio al 20 ottobre 1896.* — Nella decade dall'11 al 20 ottobre i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate della Sicilia (Rete principale, Rete complementare e Stretto di Messina) ascesero a L. 308,240, con una diminuzione di L. 565 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

I prodotti dal 1° luglio al 20 ottobre 1896 ammontano a L. 3,164,122, con una diminuzione di L. 47,854 sul corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

Ferrovie elettriche a Torino. — Ieri sera, 13, alla Società degli Ingegneri ed Architetti di Torino fu letta la relazione della Commissione sul miglior sistema di trazione meccanica per le tramvie di Torino.

La relazione venne applaudita, e dopo una viva discussione, alla quale prese parte anche il professore senatore Ferraris, si stabilirono le seguenti conclusioni:

1° La sostituzione della trazione meccanica a quella a cavalli, se non è nelle condizioni presenti assolutamente urgente, è però desiderabile, in vista dei vantaggi che la cittadinanza potrà risentire da un notevole miglioramento del servizio, quale si può attendere dalla trazione meccanica;

2° Purchè quindi la trasformazione non accolli gravi oneri al Comune, nè impegni a lunga scadenza, la Commissione crede convenga promuoverla;

3° Tenuto conto dei punti di vista tecnico e finanziario, la Commissione consiglia l'uso della trazione elettrica con corrente continua a potenziale costante di 500 volts con filo aereo e ritorno di corrente per le rotaie, senza esclusione di alcuna delle vie ora percorse dalle tramvie a cavalli, prescrivendo le debite cautele a tutela degli interessi dei terzi;

4° Qualora l'uso del filo aereo in alcune vie e piazze incontrasse opposizioni insormontabili per parte dei cittadini o dell'Amministrazione comunale, la Commissione suggerisce, come ripieghi parziali, per tali vie e piazze, l'uso di accumulatori o di un sistema a contatti successivi od a condultura sotterranea.

Tramvia elettrica Roma-Frascati. — Gli ingegneri E. Banco e H. Kroz hanno presentato alla provincia ed al Municipio di Roma un progetto per la costruzione ed impianto di una linea tramviaria elettrica da Roma a Frascati.

Il sistema di trazione da adottarsi è lo stesso applicato alla linea da S. Silvestro alla stazione ferroviaria di Termini. Il nuovo tram, partendo dal centro di Roma, impiegherebbe, per giungere a Frascati, un'ora di tempo massimo, con partenze ogni mezz'ora e con una spesa limitata. La forza motrice per la locomozione sarebbe di 150 cavalli effettivi; i progettisti hanno di già ottenuto dal sig. Rodolfo Sernicoli una concessione per la derivazione della quantità d'acqua necessaria dalla Marana di Grottaferrata. Il tracciato da seguirsi sviluppa circa 19 chilometri, con una pendenza massima che varia nei diversi punti dal 7.53 al 7.93 per cento. La linea si avvicina all'abitato di Grottaferrata, cosicchè le attuali comunicazioni di questo paese con Roma migliorerebbero immensamente.

Per la parte entro le mura della città, entrando da Porta S. Giovanni, si percorrerebbe la via Emanuele Filiberto, viale Manzoni, via Principe Umberto, via Manin fino al largo della stazione ferroviaria, ciò che permetterebbe ai viaggiatori di trovar sempre le coincidenze per tutte le linee ferroviarie, sia in arrivo che in partenza.

Dal piazzale della stazione a raggiungere il centro di Roma, i progettisti si riservano di concordarne il percorso col Municipio.

La linea e le carrozze automotrici, che potranno aprirsi nei lati ad uso giardiniere nell'estate e chiudersi nell'inverno, saranno costruite in modo da garantire perfettamente la sicurezza della viabilità e dei viaggiatori. La via percorsa sarà munita di parafulmini nei punti culminanti e nelle località in cui se ne dimostri la necessità.

Tramvia Asti-Montemagno. — Il giorno 11 corrente si è insediato al Municipio di Asti il Consorzio intercomunale per la tramvia Asti-Montemagno.

Furono presentate due varianti al tracciato già approvato.

Dopo vivacissima discussione fu respinta la proposta di far passare la tramvia dietro l'Alla e sullo stradale della Vittoria, e fu approvata la proposta del Comune d'Asti di far passare la tramvia davanti all'Ammazzatoio e sulla strada di circonvallazione Sud.

L'impresario signor Remotti in compenso si assunse l'obbligo di costrurre il binario dalla stazione al Pilone colle contro-rotaie e di allargare di un metro tutto il tratto della strada di circonvallazione Sud percorso dalla tramvia.

Apertura al traffico di nuove fermate. — Dal 3 novembre corrente è stata aperta all'esercizio la fermata di San Frediano a Settimo, posta fra le stazioni di Cascina e Navacchio della linea Pisa-Empoli-Firenze. Questa nuova fermata è abilitata, in servizio interno e cumulativo italiano, al trasporto dei viaggiatori, bagagli, cani e delle merci a grande velocità, limitatamente alle spedizioni non eccedenti il peso di 100 kg. ciascuna.

Colla stessa data è stata egualmente aperta all'esercizio la fermata di via Latina posta fra le stazioni di Roma-Termini e Capannelle della linea secondaria Roma-Albano-Nettuno, in sostituzione della fermata di Tavolato ch'è stata soppressa. La nuova fermata di via Latina è abilitata al solo trasporto dei viaggiatori, bagagli e cani da e per le stazioni della linea Roma-Albano-Nettuno.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie Germaniche. — *Il progetto della linea Monaco-Milano.* — In Germania si torna a studiare la ferrovia Milano-Monaco, passando per l'Engadina, con cui si accorcerebbe di molto la distanza da Genova alle provincie orientali dell'Impero, e ciò naturalmente in concorrenza al Gottardo.

La linea dovrebbe partire da Monaco fino a Partenkirchen, tratto già esistente, e seguirebbe poi l'itinerario: Partenkirchen-Inst-Landek-Valle dell'Inn-Engadina-Passo Maloja-Valbregaglia fino a Chiavenna.

Il percorso avrebbe una lunghezza di 440 km. con 9 ore di viaggio, mentre l'attuale Milano-Monaco per Verona è di 602 km. con 16 ore di viaggio.

Così Monaco si congiungerebbe alla linea internazionale Genova-Milano-Berlino ed attirerebbe una grande parte del commercio tra Genova e la Germania orientale. Ne resterebbe anche vantaggiata la congiunzione Milano-Vienna per Simbach con soli 850 chilometri in luogo di 990 per Pontebba.

Da questa linea Milano ne avrebbe il massimo vantaggio ed il passaggio per l'Engadina.

Ferrovie Francesi. — *Nuove linee.* — Sono state aperte all'esercizio due nuove linee tramviarie da Aix-les-Bains al Port-Puer ed a Grésy sur Aix.

— *Sostituzione di concessionari.* — Il *Journal Officiel* pubblica un decreto ai termini del quale è approvata la sostituzione ai signori Joly, Beldaut frères e Baërt fils, della Società anonima detta *Compagnia delle Ferrovie dipartimentali del Finistère,* come concessionaria della rete di ferrovie di interesse locale il cui impianto nel dipartimento del Finistère è stato dichiarato di pubblica utilità colla legge del 14 febbraio 1891.

Il traffico minerario sulle Ferrovie Britanniche. — Le Ferrovie del Regno Unito trasportarono nel 1895 sopra a 240 milioni di tonnellate di minerali e metalli. E, poichè tutto il rimanente traffico sommò a circa 94 milioni di tonnellate, ne viene che il traffico minerario costituì da solo il 72 0[0 del traffico generale, esclusi i viaggiatori. Per questa enorme quantità di minerali e metalli trasportati, le Ferrovie Britanniche incassarono la somma di 18,176,535 lire sterline, pari a circa mezzo miliardo di franchi !

Il totale di tonnellaggio e d'incassi va così diviso fra le tre parti del Regno Unito.

	Tonnellate	Incassi
Inghilterra . .	200,274,270	Ls. 15,514,154
Scozia . . .	38,698,676	» 2,587,324
Irlanda . . .	1,391,619	» 175,057

Notizie Diverse

Grandioso impianto idraulico. — Dopo di quella che la Edison sta costruendo a Paderno sull'Adda, un'altra grande stazione elettrica centrale sorgerà fra pochi mesi a Clenezzo sulla sponda destra del Brembo, più importante di quant'altre già sorsero in provincia di Bergamo e tale che metterà questa popolazione in grado d'usufruire d'un'ingente forza da distribuirsi a vantaggio delle piccole industrie a prezzi modicissimi.

Quest'impianto colossale avrà un canale di presa lungo 3 chilometri e mezzo, scavato nel roccioso pendio sulla sponda destra del fiume, 700 metri del quale saranno in galleria. Una tubatura metallica forzata condurrà l'acqua ai motori idraulici, e tre alternatori a corrente trifasica genereranno la corrente, che ad alta tensione, verrà trasportata a Bergamo, ove diversi centri di trasformazione dirameranno l'energia elettrica alle diverse case.

Concessionaria, e già in possesso della legale autorizzazione di derivare l'acqua dal Brembo, è la Società anonima di elettricità già Schunckert e C. di Norimberga, la quale ha affidato prima lo studio e l'elaborazione del progetto approvato dall'ufficio tecnico della Società stessa, ed ora l'onorifico incarico di procedere alla costruzione dei lavori, in qualità di direttore generale, al distinto ing. Luigi Goltara, assessore comunale di Bergamo, una vera competenza in lavori del genere.

Presso i ponti di Sedrina in tenere di Clenezzo, sarà creata la grande cascata di circa 23 metri atta a sviluppare una forza di 2300 cavalli dinamici.

Ora procedono e sono quasi ultimate le necessarie espropriazioni dei terreni da occuparsi ed i lavori saranno incominciati fra pochi giorni, dovendosi profittare della magra ordinaria iemale del fiume, per la costruzione della chiusa, attraverso lo stesso e dei manufatti di presa, opera di eccezionale importanza, data la località ove dovranno sorgere e l'impeto delle piene che dovranno sopportare.

E come tante altre industrie produttive e fiorentissime, anche questa cadde in mano dei capitalisti stranieri, non essendo riusciti i vari tentativi di costituire una Società locale tra i numerosi e cospicui capitalisti di cui abbonda questa provincia.

Un sindacato mondiale per le tramvie. — Telegrafano da Cleveland (America):

Si è costituito un sindacato per comperare ed esercitare poi ad aria compressa le tramvie di Parigi, Marsiglia, Berlino, Amburgo, Vienna, Roma e Bombay.

È a capo del sindacato James Ross, imprenditore canadese.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Segniamo con un asterisco * le notizie di cui diamo maggiori ragguagli nelle Informazioni Particolari, ove sono pubblicate eziandio le *Deliberazioni del Consiglio di Stato* e le *Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.*

1. — Progetti e preventivi di spese presentati per l'approvazione al R. Ispettorato Generale.

Rete Adriatica. — L. 32,800 * progetto di lavori di riparazione ad opere d'arte sulla linea Roma-Solmona;

L. 28,500 * proposta di rifacimento in acciaio di binario sulla linea Cremona-Treviglio, oltre a L. 71,196 per materiale metallico d'armamento;

L. 20,850 * progetto di lavori nella stazione di Firenze al Campo di Marte;

L. 19,000 * proposta di rifacimento in acciaio di binario sulla linea Legnago-Rovigo-Adria, oltre a L. 53,488.20 per materiale metallico d'armamento;

L. 15,900 *, oltre a L. 71,196 per materiale metallico d'armamento, proposta di rifacimento in acciaio di binario sulla linea Cremona-Treviglio;

L. 12,950 * proposta di rifacimento in acciaio di binario sulla linea Pavia-Casalpusterlengo, oltre a L. 35,094 per materiale metallico d'armamento;

L. 4700 * proposta di lavori in stazione di Laterina, linea Roma-Firenze;

L. 3800 * preventivo per consolidamento d'un ponticello sulla ferrovia Roma-Orte.

Rete Mediterranea. — L. 12,000 * proposta di costruzione d'un muro di difesa sulla linea Reggio-Castrocucco;

L. 3000 * progetto di lavori di riparazione ad un ponte sulla linea Ivrea-Aosta;

L. 1500 * progetto di lavori in stazione di Sarzana, linea ligure di ponente;

L. 700 * preventivo di lavori di riparazione sulla linea Pisa-Spezia;

L. 600 * progetto per modificazioni ad una piattaforma in stazione di Battipaglia, linea Napoli-Eboli;

L. 340 * preventivo per riparazioni a fabbricati sulla linea Roma Pisa;

Contratti * diversi.

3. — Gare aggiudicate provvisoriamente.

Rete Adriatica. — Alla Ditta Nervegno Tommaso i lavori di consolidamento della ferrovia Bologna-Otranto *, fra le gallerie Ferruccio e Ferruccino, col ribasso del 25.10 0[0 sui prezzi di tariffa.

5. — Contratti stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Mediterranea (Seduta del Comitato, 12 novembre). — Colla Ditta Zanoletti Ferdinando di Milano per fornitura di kg. 40,000 di stagno in pani;

Colla Società Ligure Metallurgica di Genova per fornitura di kg. 200,000 di lamiere di ferro omogeneo di 4 mm. di spessore ed oltre;

Colla Ditta Magni e C. di Vicenza per fornitura di kg. 30,000 di grasso composto per untura veicoli per la stagione invernale;

Colla Società Nazionale delle Officine di Savigliano in Torino per fornitura di n. 10,100 forcelle di ferro per bossoli di carri e carrozze di diversi tipi;

Colla Ditta Taverna Luigi di Alessandria per fornitura e carico di metri cubi 2270 di ghiaia vagliata occorrente per ricarico massicciata fra Cantalupo e Bruno;

Colla Ditta Fratelli Feltrinelli di Milano per fornitura di metri cubi 1243.9648 di legname abete in pezzi segati a dimensioni fisse.

II. — Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Municipio di Roma (21 novembre, ore 12, 1ª asta). — Appalto dei lavori di selciatura delle vie Ludovisi e Boncompagni nel tratto compreso fra vie Porta Pinciana e Quintino Sella, nonchè della stessa via Quintino Sella fra le vie Boncompagni e Flavia. Importo L. 50,000. Cauz. L. 5000. Fatali 4 dicembre.

— (Unico e definitivo). — Appalto dei lavori di costruzione del nuovo selciato nelle vie Genova, S. Vitale, Napoli, Modena e Firenze. Importo L. 16,000. Cauz. provv. L. 1500.

Municipio di San Remo (23 novembre, ore 12, fatali). — Appalto dei lavori per la costruzione della variante nel tratto della strada provinciale che è compreso tra il passaggio a livello della ferrovia e la prima galleria di Capoverde, regione Banchette. Importo ridotto L. 70,713 (primo ribasso 27.10 0[0).

Esposizione Generale Italiana in Torino (27 novembre, ore 12, unico e definitivo). — Appalto per la costruzione e la manutenzione degli edifici componenti il 2° lotto: **Ingresso principale e Gallerie delle Industrie manifatturiere.**

I concorrenti all'appalto potranno prendere visione dei disegni, del capitolato generale e dei capitolati speciali relativi al 2° lotto nell'Ufficio della Direzione tecnica dell'Esposizione (via Bogino, 20, dalle 15 alle 17).

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Livorno (7 dicembre, ore 10, 2ª asta per deserzione 1° incanto). — Appalto dei lavori di scavazione del fondo e di estirpamento dei banchi rocciosi all'imboccatora nord del porto nuovo di Livorno, ecc. Importo L. 571,400. Cauz. provv. L. 25,000. Fatali a stabilirsi.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Cagliari (9 dicembre, ore 10, 2ª asta per deserzione 1° incanto). — Appalto dei lavori di costruzione di un ponte in ferro omogeneo a travata rettilinea di altezza variabile, in tre campate, con fondazioni ad aria compressa, sul torrente Flumendosa, lungo la strada nazionale n. 75, comprese le opere d'accesso al ponte stesso. Importo L. 531,550. Cauz. provv. L. 26,577.50. Fatali a stabilirsi.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Palermo (10 dicembre, ore 10, unico e definitivo). — Appalto dei lavori occorrenti per la costruzione di nuove banchine e ponti sporgenti e per il taglio di roccia subacquea antistante alle banchine stesse nel porto di Palermo. Importo L. 2,243,470.81. Cauz. provv. L. 120,000.

Camera di Commercio di Catania (10 dicembre, ore 13, unico e definitivo). — Appalto dei lavori per la costruzione di un edificio ad uso di Magazzini generali per gli zolfi, nel piazzale del nuovo porto di Catania. Importo L. 91,155.25. Cauz. L. 5000.

APPALTI ALL'ESTERO.

Spagna. — *Direzione generale dei Lavori Pubblici a Madrid* (14 gennaio 1897). — Lavori di escavo del canale di Padre Santo, nella cinta del porto di Huelva. I lavori ammontano a pesetas 2,461,004.29. Cauzione pesetas 123,000.

Egitto. — *Amministrazione delle Strade Ferrate Egiziane al Cairo* (23 novembre). — Appalto per la fornitura di lime.

CONCORSI.

Belgio. — I Comuni di Framieres e di La Bouverie aprono il concorso per un progetto di conduttura d'acqua. Verranno conferiti tre premi, uno di 3000, uno di 1500 ed uno di 500 franchi agli autori dei tre migliori progetti. I progetti dovranno pervenire al Municipio di Framieres non più tardi del 1° aprile prossimo venturo.

III. — Forniture diverse.

Aste.

Arsenale di Costruzione — Torino (24 novembre, ore 10, unica e definitiva). — Fornitura di **ferro** e **acciaio** in diversi lotti.

R. Fonderia — Torino (26 novembre, ore 9, unica e definitiva). — Fornitura di kg. 25,000 di **rame** a L. 1.45. Cauz. L. 3625. Consegna a giorni 40.

R. Fonderia — Genova (28 novembre, ore 15, unica e definitiva). — Fornitura di kg. 50,000 di **piombo** in pani a L. 0.35. Cauzione L. 1750. Consegna a giorni 40.

— (30 novembre). — Altra fornitura di kg. 50,000 colle identiche condizioni.

Aggiudicazioni.

Ministero della Marina (Contratti a trattativa privata). — Amante e Amati, Napoli, Osei fuge Vetere, terzo dipartimento, L. 2500;

Ansaldo, Sampierdarena, motori per barche, primo dipartimento, L. 5600;

Migliardi Nenè, Savona, tre caldaie per barche, terzo dipartimento, L. 3100;

Tarizzo, Torino, smerigliatrice, Taranto, L. 2075;

Tarizzo, Torino, trapano radiale, Taranto, L. 5200;

N. Odero, Sestri Ponente, pompa a vapore, secondo dipartimento, L. 4600;

Masera, Torino, macchine, utensili, primo dipartim., L. 13,680;

Società Metallurgica, Livorno, tubi di ottone, terzo dipartimento, L. 12,246;

Migliardi Nenè, Savona, barcha tremagge, Taranto, L. 25,500.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

	9bre 7	9bre 14
Azioni Ferrovie Biella	L. 510	510
» » Mediterranee	» 505	504
» » Meridionali	» 648	649.50
» » Pinerolo (1ª emiss.)	» 380	380
» » » (2ª »)	» 360	355
» » Secondarie Sarde	» 267	272
» » Sicule.	» 600	600
Buoni Ferrovie Meridionali	» 555.50	556.50
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e		
» » Sicule *A. B. C. D.* . .	» 289.25	288
» » Cuneo (2ª emiss.) . .	» 317	318
» » Gottardo 4 % . . .	» 101.60	101.35
» » Mediterranee 4 0[0 . .	» 511	505.50
» » Meridionali	» 295	295
» » Meridionali Austriache .	» 391.50	393
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 301.50	302 50
» » » 2ª emiss.	» 286.50	286
» » Pontebba	» 463.50	463.50
» » Sarde, serie *A*	» 291	291
» » » serie *B*	» 292.50	292
» » » 1879	» 290	290.50
» » Savona	» 313	315
» » Secondarie Sarde . . .	» 428	428
» » Sicule 4 0[0 oro . . .	» 470	471
» » Tirreno	» 462	458
» » Vittorio Emanuele . .	» 308	308

ESTRAZIONI E PAGAMENTI.

Ferrovia Mantova-Modena. — Distinta delle obbligazioni estratte, rimborsabili in L. 500 dal 1° gennaio 1897:

191	296	991	2388	2609	4161	4742
5092	5675	6522	6560	6577	8165	8717
9138	9713	9732	10071	10182	10391	10418
11138	11229	11275	11756	11913	12068	12852
13273	13392	13481	13597	13636	13820	14205
14241	15493	15871	15907.			

CONVOCAZIONI.

SOCIETÀ FERROVIARIE, TRAMVIARIE E DI NAVIGAZIONE.

28 novembre. — **Ferrovia Mortara-Vigevano.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 13, nel palazzo municipale in Vigevano.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA. — 30ª Decade — dal 21 al 31 Ottobre 1896

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Prodotti indiretti	TOTALE	Media dei chilom esercitati
			PRODOTTI DELLA DECADE.				
1896	1,463,153.51	71,764.89	672,139.54	1,937,678.18	9,555.00	4,154,291.12	4,247.00
1895	1,227,935.77	59,971.47	490,312.10	1,598,661.94	9,838.37	3,886,719.65	4,215.00
Differenze nel 1896	+ 235,217.74	+ 11,793.42	+ 181,827.44	+ 339,016.24	— 283.37	+ 767,571.47	+ 32.00
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.				
1896	31,910,458.98	1,582,646.28	10,294,308.34	35,488,709.29	334,321.36	79,610,444.25	4,247.00
1895	32,087,312.32	1,514,835.08	10,202,277.73	35,972,679.88	356,753.15	80,133,858.16	4,215.00
Differenze nel 1896	— 176,853.34	+ 67,811.20	+ 92,030.61	— 483,970.59	— 22,431.79	— 523,413.91	+ 32.00

RETE COMPLEMENTARE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Prodotti indiretti	TOTALE	Media dei chilom esercitati
			PRODOTTI DELLA DECADE.				
1896	112,550.25	2,474.65	51,703.04	176,152.55	395.00	343,275.49	1,359.88
1895	89,258.24	2,481.71	35,178.51	133,206.39	957.25	261,082.10	1,391.87
Differenze nel 1896	+ 23,292.01	— 7.06	+ 16,524.53	+ 42,946.16	— 562.25	+ 82,193.89	— 31.99
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.				
1896	2,172,451.53	55,996.63	745,961.25	3,095,561.46	38,098.12	6,108,068.99	1,359.88
1895	2,201,989.95	57,203.24	706,247.24	3,077,183.26	39,851.35	6,082,475.04	1,333.94
Differenze nel 1896	— 29,538.42	— 1,206.61	+ 39,714.01	+ 18,378.20	— 1,753.23	+ 25,593.95	+ 25.94

PRODOTTI PER CHILOMETRO DELLE RETI RIUNITE

PRODOTTO DELLA DECADE			PRODOTTO RIASSUNTIVO		
esercizio corrente	esercizio precedente	Differenza nel 1896	dell'anno corrente	dell'anno precedente	Differenza nel 1896
802.15	650.59	+ 151.56	15,288.09	15,537.44	— 249.35

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

10ª Decade — Dal 1° al 10 Ottobre 1896.

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traffico	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
			PRODOTTI DELLA DECADE					
1896	96,001.00	1,761.00	9,075.00	132,519.00	571.00	239,927.00	616.00	389.00
1895	92,659.00	1,790.00	8,633.00	129,064.00	1,612.00	233,758.00	616.00	379.00
Differenze nel 1896	+ 3,342.00	— 29.00	+ 442.00	+ 3,455.00	— 1,041.00	+ 6,169.00	»	+ 10.00
			PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 10 OTTOBRE 1896.					
1895-96	946,139.00	18,382.00	106,616.00	1,157,083.00	12,821.00	2,241,041.00	616.00	3,638.00
1894-95	1,004,744.00	21,095.00	119,865.00	1,176,118.00	14,827.00	2,336,649.00	616.00	3,793.00
Differenze nel 1896	— 58,605.00	— 2,713.00	— 13,249.00	— 19,035.00	— 2,006.00	— 95,608.00	»	— 155.00

RETE COMPLEMENTARE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traffico	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
			PRODOTTI DELLA DECADE					
1896	33,286.00	524.00	2,181.00	23,914.00	57.00	59,962.00	484.00	124.00
1895	36,802 00	488.00	2,413.00	20,532.00	878.00	61,113.00	484.00	126.00
Differenze nel 1896	— 3,516.00	+ 36.00	— 232.00	+ 3,382.00	— 821.00	— 1,151.00	»	— 2.00
			PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 10 OTTOBRE 1896.					
1895-96	366,646.00	6,174.00	27,485.00	169,499.00	1,504.00	571,308.00	484.00	1,180.00
1894-95	351,981.00	4,784.00	24,331.00	144,142.00	2,689.00	527,837.00	484.00	1,091.00
Differenze nel 1896	+ 14,755.00	+ 1,390.00	+ 3,154.00	+ 25,357.00	— 1,185.00	+ 43,471.00	»	+ 89.00

STRETTO DI MESSINA

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traffico	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
			PRODOTTI DELLA DECADE					
1896	2,590.00	92.00	213.00	560.00	»	3,455.00	23.00	150.00
1895	2,992.00	117.00	253.00	409.00	28.00	3,799.00	23.00	165.00
Differenze nel 1896	— 402.00	— 25.00	— 40.00	+ 151.00	— 28.00	— 344.00	»	— 15.00
			PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 10 OTTOBRE 1896.					
1895-96	34,805.00	1,150.00	1,987.00	5,591.00	»	43,533.00	23.00	1,893.00
1894-95	31,714 00	1,097.00	1,867.00	3,976.00	28.00	36,682 00	23.00	1,682.00
Differenze nel 1896	+ 3,091.00	+ 53.00	+ 120.00	+ 1,615.00	— 28.00	+ 4,851.00	»	+ 211.00

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

Dai punti contro indicati alle Stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)		BIGLIETTI SEMPLICI — Londra (1) 1a classe	Londra (1) 2a classe	Parigi (2) 1a classe	Parigi (2) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO — Londra (3) (Diritto di porto compreso) 1a classe	Londra (3) 2a classe	Londra (3) validità	Parigi (4) 1a classe	Parigi (4) 2a classe	Parigi (4) validità
Via Moncenisio											
Torino	via Calais....	166 85	116 55	90 75	61 60	254 —	187 85	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni
	via Boulogne..	160 25	112 05								
Milano	via Calais....	180 90	129 15	104 85	72 25	272 25	199 30	45 giorni	166 85	119 —	30 giorn
	via Boulogne..	175 60	124 65								
Venezia	via Calais....	—	—	141 75	97 30	—	—	—	216 85	154 —	30 giorni
	via Boulogne..										
Genova	via Calais....	187 —	131 —	111 40	76 05	—	—	—	—	—	--
	via Boulogne..	180 90	126 50								
Via Genova											
Livorno	via Calais....	209 90	147 05	134 30	92 10	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne..	203 80	142 55								
Firenze	via Calais....	217 30	152 25	141 70	97 30	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne..	211 20	147 75								
Roma	via Calais....	249 —	174 40	173 40	119 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne..	242 90	169 90								
Napoli	via Calais....	279 85	196 —	205 60	142 —	478 50	358 95	6 mesi (**)	—	—	—
	via Boulogne..	273 75	191 50								
Via Bologna											
Firenze	via Calais....	224 60	157 30	149 —	102 35	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne..	218 50	152 80								
Roma	via Calais....	263 85	184 80	188 25	129 85	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne..	257 75	180 30								
Napoli	via Calais....	294 80	206 50	220 60	162 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne..	288 70	202 —								
Brindisi	Via Napoli, via Calais	325 85	228 20	251 60	174 20	543 25	399 30	6 mesi (*)	—	—	—
	Via Napoli, via Boul.	319 75	223 70								
	Via Bolog., via Calais	302 65	211 95	227 05	157 —	525 45	386 80	6 mesi	—	—	—
	Via Bolog., via Boul.	296 55	207 45								
Messina	Via Napoli, via Calais	369 25	259 75	295 —	205 80	—	—	—	—	—	—
	Via Napoli, via Boul.	363 15	255 25								

OSSERVAZIONI.

Biglietti semplici.

(1) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta.

Per diritto del bollo fr. 0.10 per i biglietti al disopra di 10 franchi.

(2) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi, che valgono per 20 giorni.

Biglietti d'Andata e Ritorno.

(3) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta.

(*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capo-stazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo, nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli, ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia.

(**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via.— Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto.

(4) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI	1a e 2a CLASSE	1a e 2a CLASSE	1a e 2a CLASSE		1a e 2a CLASSE		Treno di lusso PENINSULAR-EXPRESS settimanale il venerdì part. da LONDRA
		Via Folkestone	(*)		(***)		(1)
Londres Ch.-Cross Par.	9 — a.	10 — a.	11 — antim.		9 — p.		9 — p.
Londres Victoria . . —	9 — a.		11 — antim.		9 — p.		9 — p.
Douvres. . . . . . . —	10 55 a.		1 — pomer.		11 — p.		11 — p.
(ora di Greenwich). Arr.	12 15 a.		2 20 pomer.		12 25 a.		12 25 p.
Calais-M. (*Buffet*)	*Déjeun.*						
(ora francese). Par.	1 — p.		3 — pomer.		1 19 a.		12 45 a.
Boulogne-Gare (*Buffet*) Arr.	1 39 p.	2 30 p.	—		1 59 a.		—
Boulogne-Gare (*Buffet*) Par.	1 41 p.	2 35 p.	—		2 01 a.		—
Amiens (*Buffet*) Arr.	3 14 p.	4 09 p	5 12 pomer.		3 41 a.		2 55 a.
Amiens (*Buffet*) Par.	3 19 p.	4 14 p.	5 17 pomer.		3 46 a.		3 — a.
Paris-Nord (*Buffet*) Arr	5 — p.	5 50 p.	7 — pomer.		5 38 a.		Per la grande cintura
	Pranso						
Paris-Nord (*Buffet*) Par.	6 23 p.		7 44 pomer.		6 23 a.		
Paris-Lyon (*Buffet*) Arr.	7 11 p.		8 26 pomer.		7 29 a.		
	1a e 2a classe		(B) 1, 2 cl.	1a 2a cl.	1a cl.	1a 2a cl.	
Paris-Lyon (*Buffet*) Par.	7 25 p.		8 50 p.	9 05 p.	9 25 a.	2 15 p.	
Dijon . . . . Arr.	12 08 a.		1 48 a.	2 19 a.	2 19 p.	7 13 p.	9 49 a.
Genève . . . . —	5 49 a.		»	8 46 a.	8 18 p.	—	—
Aix-les-Bains. . . . —	4 56 a.		6 28 a.	7 55 a.	7 27 p.	12 27 a.	2 14 p.
Chambéry. . . . . . —	5 30 a.		6 56 a.	8 38 a.	8 09 p.	12 50 a.	2 40 p.
Modane. . . . . . . —	9 09 a.		9 48 a.	1 40 p.		3 36 a.	5 22 p.
Torino (ora dell'Europa centrale (2). . . Arr.	2 20 p.		2 20 p.	6 40 p.	—	8 10 a.	9 56 p.
Torino. . . . . . . Par	2 40 p.		2 40 p.	7 55 p.	—	8 45 a.	
Novara . . . . Arr.	4 36 p.		4 36 p.	9 51 p.	—	10 42 a.	
Milano. . . . . . . Arr.	5 35 p.		5 35 p.	11 05 p.	—	11 40 a.	
						1a 2a cl.	
Torino. . . . . . . Par.	—		2 45 p.	8 10 p.	—	8 40 a.	
Genova . . . . . . Arr.	—		6 16 p.	11 18 p.	—	12 » p.	
San-Remo. . . —	—		11 22 p.	8 48 a.	—	4 34 p.	
Pisa. . . . . —	—		10 55 p.	3 41 a.	—	4 45 p.	
Firenze . . . . —	—		12 45 a.	7 30 a.	—	7 05 p.	
Livorno . . . . —	—		11 39 p.	5 27 a.	—	5 55 p.	
Roma . . . . —	—		6 40 a.	10 33 a.	—	11 30 p.	
Napoli. . . . . —	—		1 36 p.	6 30 p.	—	7 10 a.	
Brindisi. . . . . . . —	—		»	»	—	6 10 p.	
Torino. . . . . . . Par.	—		2 45 p.	7 05 p.	—	8 40 a.	10 04 p.
Alessandria . . . . Arr.	—		4 17 p.	8 55 p.	—	10 15 a.	11 32 p.
Bologna. . . . . . . —	—			2 12 a.	—	2 53 p.	4 03 a.
Ancona . . . . —	—		—	6 52 a.	—	11 10 p.	8 — a.
Brindisi. . . . —	—		—	10 17 p.	—	11 » a.	6 20 p.
Firenze. . . . . . . —	—		—	6 23 a.	—	6 25 p.	Arrivo a Brindisi la domenica
Roma . . . . —	—		—	12 50 p.	—	11 50 p.	
Napoli. . . . . . . Arr.	—		—	6 30 p.	—	7 10 a.	

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

RITORNO

STAZIONI	1a e 2a CLASSE	1a e 2a CLASSE		1a e 2a CLASSE	
Napoli. (ora dell'Europa centrale (2) . . Par.	7 50 a.	—	—	2 55 p.	
Roma . . . . —	2 30 p.	—	—	11 10 p.	
Firenze . . . . —	9 05 p.	—	—	6 10 a.	
Brindisi. . . . —	6 10 a.	—	—	5 35 p.	
Ancona . . . . —	8 32 p.	—	—	5 35 a.	
Bologna . . . . —	1 35 a.	—	—	10 30 a.	
Alessandria . . . . . —	6 38 a.	8 33 a.	10 54 a.	9 15 p.	
Torino. . . . . . . Arr.	8 30 a.	10 13 a.	12 36 p.	10 49 p.	
Brindisi. . . . . . Par.	—	—		9 45 a.	
Napoli. . . . . —	8 20 a.	2 55 p.		11 15 p.	
Roma . . . . —	2 40 p.	8 50 p.	10 17 p.	8 — a.	
Livorno. . . . —	9 40 p.	»	4 10 a.	1 45 p.	
Firenze . . . . —	8 20 p.	»	»	11 40 a.	
Pisa . . . . —	10 32 p.	2 52 a.	4 52 a.	2 23 p.	
San-Remo. . . —	7 26 p.	»	3 33 a.	11 59 a.	
Genova . . . . —	2 45 a.	6 35 a.	8 52 a.	7 — p.	
Torino. . . . . . . Arr.	7 45 a.	10 13 a.	12 36 p.	10 49 p.	
Milano . . . . . . Par.	1 50 a.	7 — a.	10 40 a.	8 13 p.	
Novara . . . . —	4 30 a.	8 19 a.	11 40 a.	9 16 p.	
Torino. . . . . . . Arr.	8 25 a.	11 05 a.	1 40 p.	11 10 p.	
Torino. . . . . . . Par.	8 50 a.	—	2 20 p.	11 25 p.	—
Modane (ora franc.) . —	12 21 p.	—	5 48 p.	2 29 a.	—
Chambéry . . . . . . —	3 42 p.	—	8 39 p.	5 01 a.	—
Aix-les-Bains . . . . —	4 14 p.	—	9 20 p.	5 27 a.	—
Genève . . . . —	3 03 p.	7 23 p.	—	4 14 a.	—
Dijon . . . . —	11 20 p.	2 08 a.	2 23 a.	11 40 a.	1 12 p.
Paris-Lyon (*Buffet*) Arr.	5 08 a.	6 55 a	7 10 a.	5 43 p.	5 59 p.
Paris-Lyon (*Buffet*) Par.	7 35 antim.			6 48 p.	
Paris-Nord (*Buffet*) Arr.	8 37 antim.			7 49 p.	
	A) 1a, 2a classe	1a 2a cl.	*Déjeun.* 1a 2a cl.	*Pranso* (**) 1a, 2a, 3	
Paris-Nord (*Buffet*) Par.	9 — antim.	10 30 a.	11 50 a.	9 — p.	
Amiens (*Buffet*) Arr.	10 40 antim.	12 06 p.	1 25 p.	10 47 p.	
Amiens (*Buffet*) Par.	10 45 antim.	12 26 p.	1 30 p.	10 52 p.	
Boulogne-Gare (*Buffet*) Arr.	12 18 pomer.	2 — p.	»	12 34 a.	
Boulogne-Gare (*Buffet*) Par.	12 20 pomer.	2 03 p.	»	12 36 a.	
Calais-M. (*Buffet*) (ora francese) Arr.	1 » pomer.	Via Folkestone	3 40 p.	1 20 a.	
Calais-M. (*Buffet*) (ora di Greenwich) Par.	1 11 pomer.		3 45 p.	1 40 a.	
Douvres. . . . . . . —	3 05 pomer.		5 45 p.	3 45 a.	
Londres Victoria . Arr.	4 50 pomer.		7 30 p.	5 40 a.	
Londres Ch.-Cross Arr.	4 55 pomer.	6 — p.	7 35 p.	5 40 a.	

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSERVAZIONI. — *Viaggiatori.* — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Queste treno prende viaggiatori di 3a classe da Parigi per Boulogne, Calais e l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori di 3a classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne. (A) Questo treno non prende i viaggiatori di 2a classe che per Calais e l'Inghilterra. (B) Il treno che parte da Parigi-Lione alle 8.50 pom. non prende a Parigi in 2a classe che i viaggiatori a destinazione dell'Italia per il Moncenisio. — *Nota importante.* I treni che partono da Parigi-Nord per Londra alle 9 a. e alle 9 p. e quelli che partono da Londra per Parigi-Nord alle 9 a. e alle 9 p., prendono viaggiatori per Boulogne e Boulogne Tintelleries. — *Vetture dirette da Calais verso P.-L.-M.* Una vettura lits-salon e di 1a classe ed una vettura di 2a classe vanno direttamente da Calais a Milano col treno che parte da Calais alle 3 p. e da Parigi-Lione alle 8.50 p. Una vettura di prima classe lits-salon va direttamente da Calais a Ginevra col treno che parte d Calais alle 1 p. e da Parigi-Lione alle 7.25 p. — *Da P.-L.-M. verso Calais.* Una vettura lits-salon e di prima classe ed una vettura di seconda classe vanno direttamente da Milano a Calais col treno partente da Milano alle 10.40 a. e da Parigi-Nord alle 9 a. Una vettura di prima classe lits-salon va direttamente da Ginevra a Calais col treno che parte da Ginevra alle 7.23 p. da Parigi-Nord alle 9 a. — ═══ Fermata per prendere viaggiatori senza lasciarne. — ∽∽ Fermata per lasciare viaggiatori senza prenderne.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

Società Anonima con Sede in Roma — Capitale Lire 20 milioni, interamente versato

Convocazione dell'Assemblea Generale.

In seguito a deliberazione del Consiglio di Amministrazione l'Assemblea generale è convocata pel giorno di lunedì 30 novembre prossimo, alle ore 14, presso la Sede Sociale in Roma, piazza Grazioli, n. 5 (palazzo Doria), per deliberare sulle materie di cui nel seguente

Ordine del giorno:

1. *Relazione del Consiglio di Amministrazione e dei Sindaci. — Approvazione del bilancio al 30 giugno 1896 e della ripartizione degli utili.*
2. *Proposta per l'ammortamento di lire 5 milioni di azioni in relazione all'aumento di capitale effettuato in seguito alla Convenzione 21 giugno 1888; e conseguenti modificazioni agli articoli 3, 37 e 58 dello Statuto sociale.*
3. *Nomina di Consiglieri d'amministrazione.*
4. *Nomina dei Sindaci effettivi e supplenti.*

Gli azionisti possessori di azioni al portatore per intervenire all'assemblea generale debbono depositarle otto giorni prima della riunione, e cioè non più tardi del 22 novembre, in una delle Casse seguenti:

Roma: presso la Sede sociale, piazza Grazioli, n. 5. — **Palermo**: presso la Direzione Generale della Società. — **Catania, Genova, Livorno** e **Milano**: presso gli Stabilimenti della Banca d'Italia. — **Messina**: presso la Banca di Messina. — **Napoli**: presso la Cassa delle Ferrovie Mediterranee. — **Firenze**: presso la Cassa delle Ferrovie Meridionali. — **Torino**: presso i signori F.lli Marsaglia e C.ia in liquidazione. — **Trieste**: presso la Filiale dello Stabilimento Austriaco di Credito. — **Berlino**: presso la Berliner Handels-Gesellschaft. — **Francoforte s/m**: presso i signori d'Erlanger e figli. — **Basilea**: presso la Basler Handelsbank. — **Londra**: presso i signori P. P. Rodocanachi e C. — **Parigi, Marsiglia** e **Ginevra**: presso il Crédit Lyonnais.

Si avvertono gli azionisti che per deliberare sull'oggetto n. 2 occorre la presenza di almeno quaranta azionisti che rappresentino il terzo del capitale sociale, ed una maggioranza di voti che rappresenti un quinto del capitale stesso.

Roma, 31 ottobre 1896. Il Direttore Generale G. MAZZA.

TORINO, 1896 — Tip. Lit. CAMILLA E BERTOLERO di NATALE BERTOLERO, Via Ospedale, 18.

ANNO XXIX. Sabato, 21 Novembre 1896 NUM. 47.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi .... Cent. 80 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze. 13 — Torino

LA FERROVIA DEL SEMPIONE

Dal *Journal de Génève* togliamo una importante Memoria che la Compagnia del Giura-Sempione, ha diretto al Consiglio Federale per far discutere da quell'Assemblea il trattato italo-svizzero pel traforo del Sempione. Nel precedente numero abbiamo annunciato come questa determinazione sia stata già presa dal Governo Svizzero.

Il Governo Italiano, in dicembre, come è noto, farà discutere il trattato stesso. Cionondimeno la Memoria della Compagnia Giura-Sempione, non è priva di interesse, anche per le osservazioni che muove all'impresa del Gran San Bernardo.

Eccone il testo:

Dobbiamo innanzi tutto ricordare che, posteriormente al trattato fra l'Italia e la Svizzera del 25 novembre 1895, per la costruzione e l'esercizio di una ferrovia attraverso il Sempione, la nostra Società ha concluso il 22 febbraio 1896, a Roma, una convenzione col Governo Italiano, per tutto ciò che concerne la parte di quella ferrovia, che sarà costruita in Italia.

La sanzione di questi diversi accordi trovasi ora pendente dinnanzi al Parlamento Italiano. Essa ha formato argomento di un rapporto e di un progetto di legge, presentati il 29 maggio 1896 dal Ministro degli Affari Esteri, d'accordo coi Ministri dei Lavori Pubblici, delle Finanze e del Tesoro, nonchè di una relazione presentata dalla Commissione della Camera dei Deputati il 30 giugno successivo. Ambedue questi documenti concludono per l'approvazione del trattato e del contratto stipulati, ed è anzi da ritenersi che la sanzione di quegli accordi si troverebbe attualmente già accordata, se le Camere federali avessero potuto simultaneamente trattarne nella loro sessione del giugno decorso.

L'importanza e la natura stessa della questione, richiedono una sollecita sua risoluzione: poichè se si prolungasse questa aspettativa, potrebbero esserne compromessi i considerevoli risultati fin qui ottenuti.

Infatti tutto il programma del traforo del Sempione, è basato sul contratto di esecuzione della grande galleria, per una somma a corpo, stipulato il 20 settembre 1895 fra la nostra Direzione e la Società.

Ora nulla ci assicura che gli eminenti costruttori, i quali costituiscono quell'Impresa, trovino di loro convenienza di prolungare così i loro impegni d'anno in anno; e vi è piuttosto da temere che le modificazioni che ordinariamente si producono, coll'andare del tempo, nelle associazioni degli uomini e degli interessi, possano rendere inevitabile lo scioglimento dell'Impresa e rimettere così in forse la base stessa del nostro programma tecnico e finanziario.

Inoltre la nostra Direzione è stata recentemente informata essere in corso presso la Prefettura di Novara, domande per la concessione di considerevoli forze idrauliche dalla Diveria e dalla Cairasca, di cui il contratto di Roma ci assicura l'uso gratuito per la costruzione e l'esercizio della grande galleria. La nostra Società ha fatto subito le pratiche necessarie, vivamente appoggiate dal Consiglio federale, per opporsi a tali concessioni, ed ha potuto già ottenere che sia sospesa ogni decisione su queste domande, le quali, se venissero ammesse, comprometterebbero gravemente i nostri mezzi di esecuzione per il traforo della galleria sul versante italiano.

Altre combinazioni sono state non ha guari contrapposte al traforo del Sempione, nell'intento specialmente di soddisfare interessi regionali.

Alludiamo particolarmente alle proposte fatte dall'ingegnere Fell, di costruire senza alcuna sovvenzione, una ferrovia a trazione elettrica fra Martigny ed Aosta, per il Gran San Bernardo. Questa linea, della lunghezza di 60 chilometri, avrebbe pendenze del 5 0[0, una galleria in sommità di 3 chilometri, all'altezza di m. 2200, ed importerebbe, secondo l'ingegnere proponente, una spesa totale di 40 milioni.

In massima non avremmo obbiezioni da opporre all'esecuzione di questo nuovo progetto, a tempo opportuno. Ma nè questa Società, nè i Cantoni interessati al Sempione, potrebbero menomamente rinunziare ad un traforo delle Alpi, che soddisfa alle condizioni di un grande traffico internazionale, per accettare in sua vece una ferrovia per i viaggiatori di diporto, che non potrebbe essere esercitata per molta parte dell'anno, e che non è stata finora argomento di alcuno studio tecnico o finanziario di qualche

serietà. Eppure questo progetto di una ferrovia per il Gran San Bernardo, trova in Italia dei fautori, specialmente a Torino, e nuoce a quella del Sempione, spargendo nel pubblico dubbi ed incertezze, nel momento in cui gli sforzi di tutti dovrebbero essere concentrati sopra un unico obbiettivo.

Finalmente, in quanto alle sovvenzioni, previste nell'articolo 12 del trattato, si può dire che le più importanti sono già state una prima volta consentite eventualmente, a favore di antichi progetti, che non avevano base legale, e i quali non hanno poi avuto più effetto. Noi non dubitiamo che quelle sovvenzioni non siano di nuovo concesse, in favore del progetto del 1895, quando sarà stato sanzionato dai due Parlamenti ed avrà acquistato forza di legge. I delegati dei Governi Cantonali hanno già dato in proposito al Consiglio Federale assicurazioni formali, nella conferenza tenuta a Berna il 6 maggio ultimo, ed essi sono pronti a rinnovarle.

D'altronde crediamo che i due Governi contraenti, non hanno punto voluto far dipendere l'approvazione del trattato e della concessione per parte dei rispettivi Parlamenti, da una precedente giustificazione finanziaria. Non solo nessuna disposizione del trattato impone una tale condizione, ma, nel corso delle trattative, è stato espressamente detto ed ammesso che la sanzione legislativa del trattato precederebbe la giustificazione finanziaria, nell'intento appunto di agevolare il conseguimento delle sovvenzioni dei Cantoni. Nell'art. 11, le parti contraenti si sono soltanto riservate il diritto di negare l'autorizzazione di cominciare i lavori, finchè la Società concessionaria non abbia dimostrato, ad ambedue i Governi, ch'essa si trova in possesso di risorse sufficienti per eseguire e compiere le sue concessioni.

Queste considerazioni, ed altre ancora che potrebbero esservi aggiunte, ci sembrano sufficienti per autorizzarci a domandare al Consiglio federale di sottoporre alla sanzione delle Assemblee federali il trattato fra la Svizzera e l'Italia del 25 novembre 1895, relativo alla costruzione e all'esercizio di una ferrovia attraverso il Sempione, da Briga a Domodossola, nella loro prossima sessione di dicembre.

Aggiungeremo poi che non abbiamo voluto presentare questa nostra domanda, senza averne prima concertato il tenore coi Governi dei Cantoni interessati. I loro delegati, riuniti oggi stesso a Losanna, ne hanno preso conoscenza ed informeranno direttamente codesto Superiore Consiglio federale, ch'essi sono unanimi nell'approvare la nostra domanda, nel darle il loro appoggio.

Berna, 3 novembre 1896.

FERROVIE DEL MEDITERRANEO

RESOCONTO DELLA CASSA PENSIONI

per l'anno 1895 (sesto dell'Istituzione)

Relazione del Comitato d'Amministrazione.

Signori,

A norma di quanto prescrive l'art. 39 ultimo paragrafo dello Statuto, abbiamo l'onore di presentarvi il Resoconto di questa Cassa Pensioni per l'anno 1895, facendo precedere alcuni ragguagli sui principali fatti che interessano l'andamento del Sodalizio.

Provvedimenti finanziarii per l'estinzione graduale del disavanzo e modificazioni statutarie. — Nel Resoconto dello scorso anno 1894 vi abbiamo accennato agli studi intrapresi da una Commissione mista di funzionari governativi e sociali allo scopo di escogitare dei provvedimenti finanziarii per la estinzione graduale dei disavanzi degli Istituti di previdenza.

Quale risultato di detti studi si ebbe la presentazione alla Camera dei Deputati di un disegno di legge mediante il quale il Governo farebbe riscuotere e versare a favore delle Casse Pensioni e Soccorso i proventi di alcune tasse sui trasporti; per cui tutto lascia a sperare che per l'anno 1897 il disegno in parola sarà legge dello Stato e conseguentemente il Sodalizio verrà alimentato da nuove entrate che gioveranno assai per arrivare al suo regolare e pieno assetto economico.

La Commissione stessa ebbe poi a concretare le modificazioni che occorreva di portare allo Statuto attuato il 1° gennaio 1890, per migliorare le condizioni del Sodalizio, secondo quanto aveva proposto la Commissione Governativa istituita col Decreto Ministeriale 8 agosto 1890; ed il Comitato di questa Cassa Pensioni nell'approvare tali modificazioni ha però stabilito che esse saranno esecutive soltanto dopo l'attuazione del disegno di legge in parola.

Verificazione del fondo della Cassa Pensioni. — Come negli anni precedenti, anche nel 1895 i Sindaci della Società col concorso del Presidente del Comitato e del Ragioniere Centrale, hanno proceduto alla verificazione dei valori e delle attività costituenti il patrimonio della Cassa Pensioni nonchè del fondo speciale, tuttora indiviso, destinato a colmare i disavanzi dei vari Istituti di Previdenza. Accertata l'esistenza dei titoli di credito e delle attività suddette in corrispondenza colle scritture contabili veniva, come di metodo, redatto analogo verbale di cui una copia si conserva negli atti del Sodalizio.

Vendita di obbligazioni della Società Immobiliare. — È noto che la Società Generale di Credito Immobiliare, in causa delle sue difficili condizioni finanziarie, aveva proposto ai possessori delle sue obbligazioni un piano di assestamento che consisteva nel rinunciare temporaneamente all'interesse di una obbligazione ogni cinque, per modo che su ogni gruppo di cinque obbligazioni ne avrebbe date tre cosidette stampigliate collo stesso valor nominale e col medesimo interesse corrisposto finora, un buono ipotecario al portatore di pari valor nominale ed interesse, ed una cartella di rimborso al portatore, solo eventualmente fruttifera, ma con diritto al rimborso integrale dell'importo nominale dell'obbligazione.

Il nostro Sodalizio possedeva venti di dette obbligazioni avute dalla Cassa Pensioni Meridionale in occasione del riparto dei capitali di cessati Sodalizi, ed il Comitato, non avendo riscontrato nel titolo di cui trattasi e nel proposto piano d'assestamento una sufficiente guarentigia, considerato che il portafoglio della Cassa Pensioni dev'essere costituito unicamente da titoli di primo ordine, deliberava di vendere le obbligazioni immobiliari, ciò che fu eseguito.

Riscatti di servizi agli effetti della pensione. — Nell'anno 1895 chiesero ed ottennero il riscatto di servizi ferroviari e militari N. 22 compartecipanti, di cui N. 3 saldarono il rispettivo loro debito con un versamento unico che montò complessivamente a L. 2,725.19; gli altri N. 19 si assoggettarono a ritenute supplementari sullo stipendio per estinguere gradatamente il loro debito liquidato complessivamente in L. 6,413.48.

Movimento dei compartecipanti in servizio. — I compartecipanti al 31 dicembre 1894 erano . . . . N. 21,960
Durante l'anno 1895 ne furono ammessi . » 526

Totale . . N.		22,486
e se ne eliminarono:		
per morte . . . . N.	217	
» dimissioni e destituzioni . . »	61	» 657
» collocamenti in quiescenza . »	379	
di modo che i compartecipanti al 31 dicembre 1895 si ridussero a . . . . . . N.		21,829

Movimento dei pensionati. — Le pensioni inscritte in bilancio al 31 dicembre 1894

	N.		L.
erano	N. 5,298	per L.	3,618,773.18
Durante l'anno 1894 si ebbero le seguenti variazioni:			
Pensioni liquidate . . .	» 627	» »	526,889.33
Aumenti di pensioni . .	» —	» »	461.00
Sommano . . .	N. 5,925	per L.	4,146,123.51

Pensioni cessate . . . L. 245 per L. 173,308.60
Diminuzioni di pensioni » — » » 6,057.00

Pensioni inscritte in bilancio al 31 dicembre 1895 N. 5,680 per L. 3,969,757.91

Esponiamo nello specchietto seguente i principali risultati del periodo 1890-95.

Anno	Numero medio dei compartecipanti	Numero medio delle pensioni in corso	Entrate	Spese	Avanzo netto d'ogni anno	Fondo esistente alla fine d'ogni anno	Per ogni 100 lire di entrate se ne spesero
1890	22,304	3,481	5,528,116.15	2,071,817.56	3,456,298.59	45,744,031.68	37.49
1891	22,506	3,883	5,601,324.28	2,427,616.92	3,173,707.36	48,917,739.04	43.34
1892	22,405	4,387	5,727,257.08	2,969,759.80	2,757,497.28	51,675,236.32	51.87
1893	22,205	4,809	5,786,716.55	3,319,323.20	2,467,393.35	54,142,629.67	57.36
1894	22,008	5,145	5,844,605.59	3,593,116.80	2,251,488.79	56,394,118.46	61.47
1895	21,895	5,489	5,858,639.24	3,873,667.32	1,984,971.92	58,379,090.38	66.13

Risultati finanziarii. — Il fondo pensioni al 31 dicembre 1894 era di . . . . L. 56,394,118.46

Entrate dell'anno 1895 L. 5.858,442.33
Spese . . . . » 3,873,666.21

Rimanenza attiva nell'anno 1895 . . » 1,984,776.12

alle quali aggiungendo gli interessi sul credito verso l'Assicurazione di cui l'Ordine Generale di Servizio N. 67-1890 liquidato il 30 giugno 1895 . . L. 196.91

Meno la quota posta a carico della Cassa Pensioni Mediterranea in seguito a liquidazione annuale di sopravvenienze passive delle cessate Casse . . . L. 1.11

L. 195.80

Si ha il fondo Pensioni alli 31 dicembre 1895 in . . . . L. 58,379,090.38

Fondo speciale per colmare i disavanzi delle Casse Pensioni e di Soccorso. — Anche nell'anno 1895 nessuna somma fu versata alla Cassa Pensioni per l'estinzione del disavanzo previsto dall'art. 35 § 4 del Capitolato annesso alla Legge sulle Convenzioni, perchè l'esercizio della Rete Mediterranea per l'anno finanziario 1894 95 non ha sorpassato il prodotto lordo iniziale. Conseguentemente il fondo speciale all'uopo già accumulato, che alli 31 dicembre 1894 ammontava a L. 250,036.61, non si è accresciuto che dei relativi interessi, ed alli 31 dicembre 1895 si aveva un'importo complessivo di L. 260,949.82 come risulta dal quadro Allegato IV.

Milano, 12 giugno 1896.

Per il Comitato della Cassa Pensioni
Il Presidente: A. Villa.

Relazione dei Sindaci.

Adempiendo all'onorevole incarico avuto dal Comitato della Cassa Pensioni nella sua Adunanza dei 19 maggio u. s. i sottoscritti comm. Luigi Lampugnani, cav. avv. Leone Scolari, in qualità di Sindaci, assistiti dal sig. Naj-Oleari Pietro, Sotto Capo Controllo delle Spese in rappresentanza della Ragioneria Centrale, hanno proceduto alla verificazione della Contabilità della Casse Pensioni per l'anno 1895 e di quella speciale per il fondo tuttora indiviso destinato dall'articolo 35 § 4 del Capitolato annesso alla Legge sulle Convenzioni 27 aprile 1885 a colmare i disavanzi dei vari Istituti di Previdenza ferroviari.

La regolarità e correttezza riscontrata nelle scritture contabili fa sì che in brevi cenni si possono riassumere le seguenti risultanze:

CASSA PENSIONI.

Attività.

Titoli di valore alli 31 dicembre 1895 in deposito presso la Società delle Strade Ferrate del Mediterraneo . . L. 57,010,212.88
Fondo di Cassa { in denaro . . L. 475,028.70 ; in marche bollo » 99.90 } » 475,128.60
Quote maturate al 31 dicembre 1895 e non riscosse di *coupons* a scadenza 1° marzo e 1° aprile 1896 . . . . » 63,544.39
Crediti diversi . . . . » 1,664,056.25

Totale . . . L. 59,212,942.12

Passività.

Pagamenti in corso . . . . L. 833,851.74

Fondo pensioni alli 31 dicembre 1895 come risulta dai quadri Allegati I e II L. 58,379,090.38

FONDO SPECIALE.

Attività.

L. 13,925 Rendita Italiana 5 0|0 al portatore al prezzo di . . . . . . L. 260,705.83
Fondo in Cassa . . . . » 243.99

Totale . . . L. 260,949.82

Pertanto i sottoscritti propongono all'On. Comitato l'approvazione del bilancio della Cassa Pensioni e della situazione del Fondo speciale per l'anno 1895 giusta le risultanze degli annessi quadri.

Milano, li 23 giugno 1896.

Firmato: Luigi Lampugnani.
» Leone Scolari
» Naj-Oleari Pietro.

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

Riattivazione dell'esercizio senza trasbordo sulla linea Roma-Pisa.

Conformemente alle previsioni fatte nel nostro numero precedente, si è riattivato fino dal giorno 19 corr., il transito di tutti i treni sulla Roma-Pisa, essendosi potuto, malgrado il tempo cattivo e le piene continue, ultimare il riattamento provvisorio del Ponte sul Fiora fra Montalto e Chiarone.

Per alcuni giorni si ritiene conveniente di far transitare i treni disgiunti dalle locomotive, e si è pertanto costruito un opportuno scambio con binario di scarto sulla sponda destra del Fiora; ma continuando attivamente il completamento ed il robustamento dell'appoggio provvisorio costruito in sostituzione della spalla rovinata, si potrà entro una settimana al più tardi effettuare il transito di tutti i treni senza disgiungerli dalle locomotive, e si darà quindi mano alla ricostruzione definitiva della spalla in muratura senza il menomo incaglio per la circolazione dei treni.

Il servizio dei treni fra Milano e Roma e fra Torino e Roma per la linea più breve di Genova-Pisa venne ora ripreso con importanti innovazioni. Infatti è stata rimessa in circolazione la vettura-ristorante coi treni 9 e 10, ed ai treni diretti notturni 3, 63, 4 e 64 venne assegnato del materiale nuovissimo con segnale d'allarme, riscaldamento a vapore nella prima e nella seconda classe, illuminazione elettrica anzichè a gaz, ed infine fornito di tutti i più recenti perfezionamenti. Coi treni stessi circolano i così detti *cours-wagen*, eleganti carrozze lunghe, all'americana, con posti ordinari, pei quali non viene percepita alcuna maggior tassa, e con posti a letto, che si possono ottenere mediante il pagamento della consueta sopratassa.

><

Commissione per la revisione della concessione relativa ai viaggi di operai e braccianti.

Il 25 corrente si radunerà presso l'Ispettorato Generale delle Ferrovie a Roma la Commissione composta dei rappresentanti le Società Mediterranea, Adriatica e Sicula, il Ministero dell'Interno, il Ministero d'Agricoltura e l'Ispettorato, per la revisione della concessione relativa ai viaggi di operai e braccianti, e specialmente ai viaggi dei coloni per l'Agro Romano.

><

Ferrovie del Mediterraneo.

(Relazione dei Sindaci sull'esercizio 1895-96).

Nel numero precedente abbiamo pubblicato un sunto della Relazione del Consiglio di Amministrazione, che sarà letta nell'Assemblea del 25 novembre. Ora siamo in grado di riferire un sunto di quella dei Sindaci:

La Relazione comincia col ricordare il defunto Presidente Senatore Antonio Allievi ed il Sindaco signor Enea Bignami, di cui si rimpiange la perdita, e col deplorare la malattia che ha colpito l'egregio ingegnere Giovanni Marsaglia, che, eletto dal Consiglio a Presidente, dovette, pochi mesi dopo, rassegnare le sue dimissioni.

Prosegue dicendo che, nelle frequenti verifiche del numerario, recapiti e registri contabili, tutto fu trovato sempre in perfetto ordine, e fa quindi uno speciale elogio al signor Ragioniere-Capo ed ai suoi egregi cooperatori, per la precisione e chiarezza con cui è tenuta la contabilità sociale.

La quota spettante alla Società nei prodotti lordi dell'esercizio 1895-96 è di	L.	86,857,737.30
Le spese d'esercizio di	»	85,040,821.29
Rimane un'eccedenza attiva di . .	L.	1,816.916.01
La liquidazione generale dell'anno finanziario 1895-96 dà	L.	13,740,836.63
Le passività sono di	»	4.218,870.26
Utile netto dell'esercizio . . .	L.	9.521.966.37
Da questo importo si deducono:		
1/20 pel fondo statutario di riserva.	L.	476,098.32
Il 5 0/0 da distribuire in ragione di L. 25 per Azione . . .	»	9.000,000.00
Totale . . .	L.	9.476,098.32
Ne risulta un primo residuo di	L.	45,868.05
Da questo prelevandosi 1/10 pel fondo straordinario di riserva . . .	»	4,586.80
si ottengono	L.	41,281.25
le quali dovendo pure essere diminuite di 1/10 pel Consiglio di Amministrazione.	»	4,128.13
si ha l'ultimo residuo di	L.	37,153.12
Aggiungendo gli utili netti dell'esercizio 1894-95	»	105,816.36
risulta un avanzo di	L.	142.969.48
Inoltre l'esercizio 1896-97 si apre con una riserva complessiva accumulata a tutto il 30 giugno 1896 di . .	L.	10,511,478.32
così suddivisa:		
Fondo di riserva ordinario . .	»	9,593,032.17
» straordinario .	»	918.446.15

Dalle cifre suesposte apppare come quest'anno si sia realizzato un beneficio di L. 1,816,916.01 nell'esercizio della Rete, ciò che si spera sia indizio di un miglioramento progressivo nelle condizioni economiche del Paese.

Passando poi a parlare delle costruzioni sociali si osserva che le liquidazioni relative, per quanto molto avanzate, non sono completamente ultimate; d'altronde è solo dal 27 ottobre u. s. che la Società è entrata nel pieno godimento delle sovvenzioni chilometriche, pattuite con la Convenzione 20 giugno 1888. Vennero però fin da questo anno fatte separare le spese incontrate per le linee di proprietà sociale Roma-Viterbo e Varese-Porto Ceresio da quelle costruite per conto del Governo.

><

Appendice alla Convenzione per il servizio delle carrozze di lusso.

La Direzione Generale delle Strade Ferrate Meridionali ha concretato colla Compagnia internazione dei Vagoni-Letti, una appendice alla Convenzione vigente per il servizio delle carrozze di lusso, allo scopo di regolare l'attuale servizio delle vetture-ristoranti sulle linee di quella rete, nonchè gli altri servizi analoghi che fossero per essere istituiti.

><

Per l'Esposizione Centro-Americana e Guatemalese.

Siamo informati che la Mediterranea e l'Adriatica sono disposte a consentire, in occasione dell'Esposizione Centro-Americana e Guatemalese, le stesse facilitazioni accordate nella circostanza dell'Esposizione vinicola di Buenos-Ayres,

e cioè: *per gli espositori e giurati* la riduzione portata dalla concessione speciale prima *per le merci* ritorno gratuito, se l'andata è stata effettuata a tariffa interna generale: ferme restando le norme e condizioni adottate per l'Esposizione vinicola suaccennata.

><

Istanza per il treno 82 in partenza da Roma.

I Municipi di Ravenna e di Sinigaglia, a nome delle popolazioni interessate e certi di tutelare anche gl'interessi delle popolazioni romagnole e marchigiane, hanno rivolte vive istanze al Ministero dei Lavori Pubblici affinchè sia modificato l'orario del treno diretto N. 82, in partenza da Roma a mezzogiorno, in guisa da eliminare la sosta di un'ora che il treno stesso fa a Falconara per attendere il treno N. 70 delle provincie meridionali, sosta che riesce assai gravosa ai passeggieri e non pare sia in alcun modo giustificata.

Ai Municipi ricorrenti sembra che, ad ovviare a siffatto inconveniente, basterebbe stabilire che il treno N. 82 partisse da Roma alle ore 13 anzichè alle 12, rimanendo così invariata l'ora dell'arrivo alle stazioni al di là di Falconara verso Foggia, ed ottenendo l'altro vantaggio della fermata di un'ora di più alla capitale anzichè a Falconara.

><

Per un treno in partenza da Castellamare Adriatico per Roma.

Ci informano da Chieti che quella Camera di Commercio fa voti al Ministero affinchè la partenza del treno che muove da Castellamare Adriatico alle ore 5 per Roma sia anticipata di due ore per mettere il treno stesso in coincidenza coi treni diretti provenienti da Foggia e da Ancona. Ci consta che il Ministero di Agricoltura e Commercio ha raccomandato la cosa a quello dei Lavori Pubblici.

><

I depositi di gara e di cauzione per forniture e lavori alla Mediterranea.

Il servizio dei depositi di gara e di cauzione oltrechè dalla Cassa centrale in Milano, dalla Cassa di Napoli, dalla Delegazione Mediterranea a Firenze e dalle stazioni di Alessandria, Bra, Civitavecchia, Cotrone, Genova P. P., Livorno S. Marco, Novara, Reggio Calabria, Roma Termini, Savona, Taranto, Torino P. N. e Voghera che vi erano già abilitate, sarà fatto anche dalle stazioni di Asti, Avellino, Cuneo, Paola, Pisa Centrale, Salerno, Siena e Spezia.

Fra le stazioni già abilitate al servizio depositi v'erano anche quelle di Potenza e Sarzana, le quali però, da oggi in avanti, si devono intendere escluse dal servizio stesso.

Però le stazioni di Bra, Cotrone e Voghera, mentre sono abilitate a ricevere i depositi di cauzione di qualsiasi importanza, non potranno ricevere depositi di gara che superino partitamente il valore effettivo di L. 3000.

><

Ferrovia Isernia-Campobasso.

(*Progetto d'ampliamento della stazione di Vinchiaturo*).

La Direzione Generale delle Strade Ferrate Meridionali ha sottoposto all'esame ed all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici, un progetto per lavori di ampliamento della stazione di Vinchiaturo in dipendenza dell'esercizio della intera linea da Isernia a Campobasso.

Il progetto dovrebbe essere approvato anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità. La spesa preventivata per la esecuzione delle opere previste ascende a L. 93,400; ed alle medesime si propone di provvedere in parte ad economia, ed in parte a licitazione privata, mediante gara fra Ditte favorevolmente conosciute.

><

Ferrovie dell'Adriatico.

(*Progetti preventivi, ecc, presentati all'approvazione governativa*).

La Direzione Generale delle Strade Ferrate Meridionali ha sottoposto alla approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici:

1. La proposta per la sistemazione con volto in muratura, per un solo binario del ponte, attualmente a travata metallica puntellata, della luce di m. 6 sul fosso Genica, al chilom. 145.320.24, da Bologna, della ferrovia *Bologna-Otranto* con annesso preventivo di spesa di lire 6070;

2. Il contratto stipulato colla Ditta Loni Baldassarre per la esecuzione dei lavori di sistemazione con pile e volte in muratura dei ponti in ferro sui fossi Giglio, Vacchereccia, San Cipriano, e Ponte Rosso, sulla linea *Chiusi-Terontola-Firenze;*

3. La proposta per la costruzione di un muro laterale al fondo a monte del ponticello a volto, della luce di m. 2.50 al chilometro 112.295 della linea da *Roma a Solmona.* Spesa preventivata L. 1800;

4. La proposta riguardante la costruzione di scogliere attorno alla seconda ed alla terza pila del ponte sul Po presso Borgoforte, e per difendere la sponda destra in corrispondenza del ponte medesimo, linea *Modena-Mantova.* Il progetto è stato compilato in conformità ai suggerimenti dati dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici. La spesa preventivata per la esecuzione delle opere ascende complessivamente a L. 177,000; di cui L. 87,000 per le scogliere e L. 90,000 pei lavori a sponda destra.

Si propone di provvedere ai lavori considerati in progetto, in parte ad economia, ed in parte mediante appalto da cedersi a licitazione privata.

><

Ferrovie del Mediterraneo.

(*Proposte, progetti, preventivi, ecc., presentati all'approvazione governativa*).

L'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici:

1. Il contratto stipulato colla Società degli Alti Forni, Fonderie ed Acciaierie di Terni, per la fornitura di 2200 stecche di acciaio dolce a corniera, per armamento del modello R. M. 45;

2. La proposta dei lavori occorrenti per provvedere al consolidamento della rimessa delle locomotive nella stazione di Potenza, lungo la ferrovia da *Eboli a Metaponto.* La spesa all'uopo preventivata ammonta a lire 5000, ed all'esecuzione dei lavori si provvederà mediante piccoli cottimi in economia;

3. I preventivi delle spese: di L. 680, occorrenti per l'impianto di parapetti costituiti da fili metallici in corrispondenza di varii manufatti lungo il tronco da Ventimiglia al Confine Francese, linea *Genova-Confine Francese;* di L. 550, occorrente per la costruzione di un nuovo tombino a lastre, della luce di m. 0.50 al km. 149.759.46 della ferrovia medesima;

4. La proposta per l'impianto di segnali a distanza a protezione della stazione di Asigliano nella linea da *Valenza a Vercelli,* con annesso preventivo di spesa di L. 680;

5. Il preventivo della spesa di L. 1600, occorrente

per la esecuzione di lavori di modificazione da introdurre nel Capannone *D* sullo *scalo di Santa Limbania* al Porto di Genova, onde instituirvi un ufficio e magazzino d'arrivi e di deposito degli effetti degli emigranti; tanto da spedirsi come merci a grande velocità, quanto come bagagli destinati all'imbarco;

6. Il preventivo della spesa di L. 460, occorrente per la costruzione di un portale Sud della galleria Lunghi, km. 48.122 della linea *Oleggio-Pino*, per il rivestimento della roccia messa a nudo in seguito ai lavori di sgombro della frana avvenuta il 17 agosto del corrente anno.

><

Ferrovie della Sicilia.

(*Progetti, preventivi, ecc., presentati all'approvazione governativa*).

La Direzione Generale delle Strade Ferrate della Sicilia, ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici:

1. La proposta pell'impianto di due grue di sollevamento a carrello scorrevole nel riparto Calderai delle *Officine di Messina*. La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 28,671.96, oltre a L. 1079.50 per materiale metallico d'armamento; ed alla esecuzione delle opere si provvederà mediante cottimo a trattativa privata;

2. La proposta relativa alla maggiore spesa occorrente pel completamento dei binari e dei meccanismi fissi nella *stazione di Palermo*. L'importo complessivo dei meccanismi dei quali trattasi ammonta a L. 24,712.10, oltre a L. 698.72 per materiale metallico d'armamento. All'esecuzione del progetto si provvederà in parte in economia ed in parte a cottimo per trattativa privata;

3. Il progetto per la costruzione di un fabbricato per il montaggio delle locomotive e per i calderai nelle *Officine di Palermo*. La spesa all'uopo preventivata ascende a L. 57,480, ed alla esecuzione dei lavori si provvederà mediante cottimo per trattativa privata.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato ha ritenuto che, modificato nei sensi del voto del Comitato Superiore delle Strade Ferrate, possa approvarsi anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità un progetto della Direzione Generale delle Strade Ferrate Meridionali, riguardante il rifacimento della condotta d'acqua dalla Roggia Marino, al rifornitore della stazione di Ardenno sulla linea Colico-Sondrio-Chiavenna. La spesa preventivata per la esecuzione delle opere ammonta a lire 13,200, ed alla loro esecuzione si provvederà mediante gara a licitazione privata fra Ditte benevise alla Amministrazione.

Il Consiglio di Stato ha manifestato l'avviso che, anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le occorrenti espropriazioni possa approvarsi un progetto della Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo per lavori di completamento delle chiusure e per la sistemazione di strade e di scoli d'acqua nella stazione di Roccasecca. La spesa preventivata per la esecuzione dei lavori ascende a L. 11.000, ed ai medesimi si provvederà, parte in economia e parte a piccoli cottimi.

><

Tariffe ferroviarie italiane.

Il Ministero del Tesoro, di accordo con quello delle Finanze ha ammessa la rinnovazione per un altro anno, a partire dal 2 dicembre p. v. ed alle medesime condizioni di quella in corso della concessione di cui fruisce la Ditta Enrico Martini per i suoi trasporti di sansa vergine a vagone completo, da qualsiasi stazione della Rete Mediterranea a quella di Siderno-Marina, lungo la linea Metaponto-Reggio.

—

È in corso di esame la seguente proposta, presentata dalla Amministrazione nelle Strade Ferrate Meridionali, anche a nome e per conto di quelle delle Ferrovie del Mediterraneo e della Sicilia:

« La tariffa speciale N. 5, grande velocità, viene estesa ai trasporti di *casse di legno, scomposte in assicelle.*

« Di conseguenza, nella nomenclatura della serie B, della tariffa medesima, e nell'elenco delle merci che fruiscono di tariffe speciali a grande velocità, alle rispettive voci « *casse di legno* e *casse di legno vuote* » viene introdotta la seguente aggiunta: « *anche se scomposte in assicelle* ».

—

Ci consta che tanto l'Adriatica che la Mediterranea si stanno occupando per raccogliere i dati statistici necessari per poter decidere in merito alle proposte fatte di provvedimenti di tariffa e di altre facilitazioni per favorire l'esportazione dalla provincia di Firenze dei cappelli e treccie di paglia e di truciolo. Non appena raccolte le occorrenti notizie sulla entità e sullo svolgimento del traffico in questione, le predette due Amministrazioni manifesteranno il loro intendimento sulle proposte medesime.

—

L'Adriatica ha sottoposto con parere favorevole alla superiorità una domanda della Ditta Fratelli Malcolin, di Venezia, intesa ad ottenere la rinnovazione per un altro anno ed alle stesse condizioni, della concessione di cui fruisce per i suoi trasporti di legname, la quale scade col 31 dicembre p. v.

—

Il Ministero del Tesoro ha dato il proprio benestare alla concessione a favore della Ditta Giusti, delle stesse facilitazioni già accordate alla Ditta Lasciarrea, per i suoi trasporti da Trani a Taranto.

—

L'Adriatica ha sottoposto con parere favorevole al Ministero dei Lavori Pubblici, una domanda della Ditta Giuseppe Roi di Vicenza, per ottenere la rinnovazione per un altro anno, ed alle medesime condizioni del contratto attuale, della concessione relativa ai suoi trasporti di filati di canapa e di lino, ecc., da Vicenza a Napoli, la quale scade col 30 del corrente mese di novembre.

—

L'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo, anche a nome di quella delle Ferrovie Meridionali, ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici il seguente progetto di aggiunta alla tariffa locale N. 209, piccola velocità:

In fine al *nota bene*, in testa alla tariffa locale N. 209, piccola velocità, dopo le parole: « Saline Margherita di Savoia », sono aggiunte le seguenti: « ed a quelle eseguite dallo Stabilimento di Savona Marittima, della Società degli Alti Forni, Fonderie ed Acciaierie di Terni, destinate a stazioni delle ferrovie della Società Veneta ».

—

La Mediterranea, con parere favorevole ha sottoposto all'approvazione superiore le domande di proroga di concessione di cui infra:

a) Domanda della Ditta Laquai e Comp. perchè la nota concessione fattale pei trasporti di sansa vergine a vagone completo, effettuati fra stazioni delle linee Brindisi-Taranto-Potenza, Metaponto-Reggio e Reggio-Paola, nonchè pei trasporti destinati a Molfetta, scaduta il 30 settembre p. p., le sia rinnovata per un altro anno, ed

alle stesse condizioni, a cominciare dal 1° del corrente mese;

b) Domanda della Ditta Emilio Marraini e Comp. per ottenere che la concessione accordatale per i suoi trasporti di barbabietole, destinati a Savigliano, che scade il 31 dicembre p. v., sia rinnovata alle stesse condizioni per tutto il venturo anno 1897;

c) Domanda della Ditta Laquai e Comp. di Molfetta perchè la concessione di cui fruisce per i suoi trasporti di sansa vergine, a vagone completo, da qualsiasi stazione della Rete Mediterranea a Castellamare di Stabia, purchè percorrenti almeno 44 chilometri per linea della rete medesima, sia rinnovata per un altro anno, a cominciare dal 5 gennaio p. v. ed alle stesse condizioni di quella in corso.

—

È in corso un decreto dei Ministri dei Lavori Pubblici e di Agricoltura Industria e Commercio, col quale viene approvata l'aggiunta della condizione *m* alla tariffa eccezionale N. 1002, piccola velocità, per il trasporto dei fusti vuoti che hanno servito o devono servire al trasporto dei vini di esportazione, in conformità al progetto all'uopo sottoposto all'approvazione governativa dalla Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo.

—

Il Ministero del Tesoro, di accordo con quello delle Finanze, ha annuito alla proposta di rinnovazione per un altro anno, a partire dal 1° gennaio p. v. ed alle condizioni già vigenti, della concessione fatta alla Ditta ingegnere Viglezzi e Comp., per i suoi trasporti di giobertite, da Alpignano a località della Rete Mediterranea.

—

Siamo informati che le Amministrazioni ferroviarie del Mediterraneo, dell'Adriatica e della Sicilia, accorderanno il ritorno gratuito degli oggetti d'arte inviati all'Esposizione di Belle Arti che avrà luogo a Dresda nel venturo anno.

—

Il Ministero delle Finanze, d'accordo con quello del Tesoro, ha ammessa, per la parte che lo riguarda, la rinnovazione per un altro anno, a partire dal 1° ottobre p. p., ed alle stesse condizioni già vigenti, della concessione fatta al Laminatoio di Malavado, per i suoi trasporti di ferro.

><

Strade Ferrate Secondarie.

Prospetto dei prodotti del traffico ottenuti durante il primo trimestre del corrente esercizio finanziario (1° luglio-30 settembre 1896), in confronto di quelli avutisi nel corrispondente trimestre dell'esercizio finanziario precedente.

Indicazione delle linee	1° trimestre 1896-97	1° trimestre 1895-96	Differenza	
Ferrovie Economiche Biellesi.	60,496	57,122	+	3,374
Ferrovie di Reggio dell'Emilia.	61,890	67,790	—	5,906
Torino Rivoli.	45,517	45,241	+	276
Ferr. e Navig. del Lago di Lugano	25,785	27,290	—	1,505
Torino-Ciriè-Lanzo	179,229	176,556	+	2,673
Sassuolo-Modena-Miraud.-Finale	85,797	90,207	—	4,410
Napoli-Pozzuoli-Cuma	124,450	133,495	—	9,045
Bergamo-Ponte della Selva.	92,919	80,823	+	12,096
Santhià-Biella.	193,224	203,649	—	10,425
Ferrovie Secondar. della Sardegna	198,747	207,457	—	8,710
Basaluzzo-Frugarolo	2,411	2,561	—	150
Settimo-Rivarolo-Castellamonte.	114,940	119,222	—	4,282
Napoli-Nola-Baiano	92,794	92,612	+	182
Reali Sarde	451,394	429,317	+	22,077
Ferr. Nord-Milano	860,585	828,496	+	32,089
Novara-Seregno	155,255	146,134	+	9,121
Poggibonsi-Colle.	13,942	12,917	+	1,025
Palermo-Corleone.	173,332	189,750	—	16,418
Suzzara Ferrara	68,851	71,916	—	3,065
Parma-Suzzara	36,777	39,698	—	2,921
Conegliano-Vittorio	23,635	25,545	—	1,910
Bologna-Portomaggiore-Massalombarda	77,121	90,471	—	13,350
Cividale-Portogruaro	76,279	73,149	+	3,130
Padova-Montebelluna	39,503	47,030	—	7,427
Vicenza Schio.	99,375	103,819	—	4,244
Torre-Arsiero.	39,866	47,747	—	7,881
Treviso-Vicenza e Padova-Bassano	176,752	212,298	—	35,546
Arezzo Stia	40,581	47,361	—	6,780

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia della Valsugana. — Il Ministro Prinetti, nei giorni scorsi, a Venezia, ricevette alla Prefettura colle autorità, i rappresentanti della Camera di Commercio, ed i rappresentanti dei Comuni interessati alla costruzione della linea della Valsugana. I Deputati tutti della città parteciparono alla riunione. Alle raccomandazioni che gli furono rivolte dal comm. Chiereghin, presidente della Deputazione Provinciale, il Ministro apertamente si dichiarò contrario a qualsiasi costruzione ferroviaria da parte dello Stato. Solo per quelle linee, quale la Bassano-Primolano, è disposto ad accordare un sussidio chilometrico a chi ne assumesse la costruzione.

Per la linea Mestre-Bassano non intenderebbe accordar la concesssione e tanto meno un sussidio, perocchè la ritiene inutile essendovi le linee della Società Veneta per il cui riscatto lo Stato dovette esborsare 14 milioni, dei quali soltanto nel 1897 incomincierà ad introitare sole L. 35 mila di utili, che verrebbero diminuite da una linea concorrente.

Il Ministro non ritiene che la linea Bassano-Primolano si debba costruire di primo tipo per il grande traffico, anzitutto perchè il tratto Trento-Tezze fu costruito in forma economica con grandi pendenze e ristrette curve; in secondo luogo è bene scarso ed illusorio il vantaggio di questa linea, dacchè i 51 chilometri d'abbreviamento si riducono in pratica ad una ventina qualora si tenga conto dei 300 metri di maggior altitudine, perocchè i tecnici calcolano che il maggiore sforzo occorrente nelle salite corrisponda per ogni dieci metri di altezza ad un chilometro percorso sotto l'aspetto della spesa di trazione e della perdita di velocità.

Egli disse credere che sarebbe molto più vantaggioso per noi domandare e procurare di ottenere una riduzione di tariffe sulla linea Venezia-Verona-Ala-Trento.

Dopo queste dichiarazioni dell'on. Prinetti si impegnò sopra di esse una breve discussione; ma egli rimase irre-

movibile e solo promise che avrebbe esaminato con molta attenzione il Memoriale che sull'argomento i rappresentanti gli dissero d'aver approntato per lui.

Le stazioni di Genova. — Il deputato Tortarolo ha inviato al comm. Cravero una lettera, nella quale dopo aver fatto la storia di tutte le trattative col ministro Genala per la costruzione di una nuova stazione ferroviaria centrale al Bisagno, conferma che le trattative furono rotte per la morte del Ministro. Quindi si dovette attendere per riprenderle che Sonnino avesse riordinato le finanze nazionali, cosa che sarebbe avvenuta senza i disastri che colpirono la patria. Andato al potere Perazzi la Direzione delle ferrovie presentò due progetti: uno proponente l'allargamento delle stazioni attuali con una spesa di sei milioni; un altro per una stazione completamente nuova al Bisagno, che costerebbe dodici milioni. Il Governo era favorevole al primo progetto per la minor spesa che presentava.

Tortarolo propende per il secondo progetto, riconoscendo giustificata la propensione del Governo per il primo.

Nella seduta del 16 corrente la questione venne portata al Consiglio Comunale il quale approvò il seguente ordine del giorno presentato dal consigliere Segale:

« Il Consiglio Comunale nella fiducia che il Governo voglia assecondare le giuste aspirazioni di questa cittadinanza e dotare finalmente Genova di una stazione ferroviaria che soddisfi al traffico del primo emporio commerciale del Regno e corrisponda all'importanza che ha la Capitale della Liguria;

Ritenuto che questo grande edifizio, al quale dovranno definitivamente far capo i servizii ferroviari, debba senza alcuna preoccupazione sorgere lì dove le naturali disposizioni topografiche rendano meno dispendioso e disagevole l'edificare e facili i raccordi col Porto e colle linee di transito presenti e future;

Convinto che queste favorevoli condizioni di suolo e di spazio non possono ritrovarsi nelle sedi delle attuali stazioni, ma debbano ricercarsi nella regione orientale, regione che d'altronde è senza dubbio destinata alla futura espansione della città;

Insta presso il Governo perchè solleciti l'esecuzione di questa Opera, da tanti anni promessa ed invano attesa, richiamando in esame i grandiosi progetti all'uopo concretati;

Insta perchè intanto si proceda da parte del Governo all'espropriazione delle aree da occuparsi per i nuovi edifizii e raccordi col nuovo valico Genova-Piacenza e colla stazione marittima orientale;

Delibera che all'uopo una Commissione consigliare, presieduta e nominata dal Sindaco, si presenti al Presidente dei Ministri e faccia in proposito sentire quali sono i bisogni del commercio e le aspirazioni della cittadinanza genovese ».

Ferrovia del punto franco a Venezia. — Da informazioni avute ci risulta che finalmente l'importante questione della unione ferroviaria del punto franco con la stazione marittima di Venezia sta per essere definitivamente risolta.

Sono infatti cominciati i lavori all'uopo necessari e si spera che, proseguendo così alacremente, il commercio potrà quanto prima usare con profitto delle banchine prospicienti il canale della Giudecca.

Ferrovia Lecco-Taceno. — Il giorno 13 corr. al Consiglio Provinciale di Como si è discusso circa il sussidio da accordarsi alla ferrovia Lecco-Introbio.

La Deputazione provinciale aveva proposto un sussidio per una volta tanto di L. 50 mila da pagarsi dopo la costruzione della linea.

Parlarono molto in favore della proposta della Deputazione i consiglieri Baruffaldi e Berinelli e contro i consiglieri Baslini e Scalini.

Messa ai voti la proposta venne respinta, perchè trattandosi di spesa facoltativa, erano necessari ventisei voti.

Il Comitato promotore della ferrovia non s'è per questo addormentato e sta facendo pratiche presso la Prefettura per avere la concessione di derivare l'acqua dal torrente Pioverna a Taceno allo scopo di creare forza motrice da convertirsi in energia elettrica in servizio della linea Lecco-Introbio-Taceno.

Ferrovie del Mediterraneo. — *Prodotti dal 1° luglio al 10 novembre 1896.* — Nella decade dal 1° al 10 novembre 1896 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate del Mediterraneo (Rete principale e Rete secondaria) ascesero a L. 3,938,874.20, con un aumento di lire 142,722.60 sulla corrispondente decade del 1895.

L'insieme dei prodotti dal 1° luglio al 10 novembre 1896 si ragguaglia a L. 50,195,563.55, presentando un aumento di L. 1,106,248.22 sul periodo corrispondente dell'esercizio precedente.

Ferrovie dell'Adriatico. — *Prodotti dal 1° gennaio al 10 novembre 1896.* — Nella decade dal 1° al 10 novembre 1896 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate Meridionali, Rete Adriatica (Rete principale e Rete complementare) ascesero a L. 3,388,095.54, con un aumento di L. 340,868.50 su quelli ottenuti nella corrispondente decade del 1895.

L'insieme dei prodotti dal 1° gennaio al 10 novembre 1896 si ragguaglia a L. 89,106,608.78, e presenta una diminuzione di L. 156,951.46 in confronto dello stesso periodo del precedente esercizio.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — *Prodotti del mese di ottobre 1896.* — Il movimento sulle linee della ferrovia del Gottardo (266 chilometri), nel mese di ottobre 1896, confrontato con quello dello stesso mese 1895, fu il seguente:

		1896 ottobre	1895
Passeggieri trasportati	Num.	150,000	141,990
» introito	L.	504,000	479,131.14
Bagagli e cadaveri	Tonn.	595	630
» introito	L.	52,700	56,139.05
Bestiame trasportato	Capi	13,695	16,240
» introito	L.	46,300	66,023.74
Merce trasportata	Tonn.	91,100	81,220
» introito	L.	1,012,000	889,086.73
Introito complessivo	»	1,615,000	1,490,380.66
» chilometrico	»	6,071.43	5,602 93
Proventi diversi	»	60,000	57,602.57
Introito generale	»	1,675,000	1,547,983.23
Spesa complessiva	»	780,000	700,431.14
» chilometrica	»	2,932.33	2,663.20
Introito netto	»	895,000	847,552.09

Nelle spese di esercizio non sono comprese le spese di rinnovazione delle linee e del materiale d'esercizio, che sono rimborsate dal fondo di rinnovazione.

Ferrovie Svizzere. — *Ferrovia Burgdorf-Thun.* — Sotto la presidenza del console nazionale Buhlmann, giorni sono si tenne a Berna l'adunanza generale costitutiva della Società per azioni per la ferrovia Burgdorf Thun.

Il capitale azioni fu fissato a fr. 2,740,000, ed è già completamente firmato e versato il 20 0|0. Inoltre venne incaricato il Consiglio d'Amministrazione di trattare col Consiglio Federale onde ottenere una concessione unica.

Il Consiglio d'Amministrazione è composto di 21 membri.

— *Nuova ferrovia di montagna.* — I signori F. Buchschmid ed E. Strub hanno inoltrato al Governo bernese una domanda di concessione per una tramvia Grimsel-Furca. La linea incomincierebbe presso la stazione della ferrovia del Brunig Murinigen.

Da Guttannen in poi si adoprerebbe la strada della Grimsel. Presso Gletsch la ferrovia correrebbe sulla strada della Furca e per il passo della Furca scenderebbe ad Andermatt per raccordarsi colla progettata linea Gœschenen-Andermatt.

Ferrovie Rumene. — Sono stati tavolati i negoziati tra la Serbia e la Rumania per il raccordamento della ferrovia di Timok colle ferrovie rumene.

Questi negoziati sono ormai a buon punto.

Il raccordamento si effettuerà presso Kladow sul Danubio.

E' inutile insistere sull'importanza di questo lavoro.

Ferrovie Giapponesi. — Togliamo da una lettera indirizzata all'*Economiste Français* alcuni dati interessanti sulle ferrovie giapponesi.

Da una recente statistica fatta al principio d'agosto 1876, il numero delle Compagnie ferroviarie esistenti al Giappone ammontava a 54, aventi in totale un capitale di 145,140,000 yen, e quello delle Società che hanno ottenuto la concessione di nuove linee, a 32, dal capitale di 43,850,000 yen, cioè in totale 86 Compagnie aventi un capitale nominale di 178,990,000 (1).

1717 miglia inglesi sono già in esercizio e ne restano 2572 miglia da costruire. I versamenti effettuati ammontavano a 84,640,000 yen e quelli da effettuare a 114,350,000 yen tanto per le linee in esercizio come per quelle in costruzione.

Le spese di costruzione della Rete esistente si sono elevate a 42,217,054 yen.

Il bilancio del 1896 prevede per le ferrovie dello Stato un benefizio di 4,023,604 yen, cioè il 10 0\0 del capitale speso per la costruzione. Il Governo sollecita dalla Camera dei Deputati i crediti: 26,553,000 yen per lavori di miglioramento ed estensione della rete esistente, 1,178,331 yeu per la costruzione di una linea nell'isola di Yézo, e yeu 55,361,663 per l'impianto di una linea traversante dal sud al nord del Mippon, cioè in totale 83,092,994 pagabili in otto anni a partire dal 1896. L'ammontare del capitale speso per le ferrovie ammonterà dunque in otto anni alla cifra di 125,310,048 yen, cioè ad una somma circa di 350,868,134 franchi.

Un gruppo di capitalisti giapponesi ha deciso di chiedere al Governo di Corea la concessione di una ferrovia riunente Séoul, la capitale, al porto di Fousan, situato a 283 miglia dalla prima città. Le spese di costruzione sono valutate a 30,000 yen per miglio.

Ferrovie del Congo. — Il maggiore Thys, Direttore generale della Compagnia delle Ferrovie del Congo, giunto recentemente dall'Africa, ha pubblicato il suo rapporto sull'inaugurazione ufficiale alla quale presiedette dei primi 200 chilometri della linea ferroviaria il cui punto terminale è ora Tumba.

La via, aperta al pubblico dal 1° giugno, è stabilita da Boma a Matadè, con telefono fra queste due sezioni.

Al di là di Tumba vi sono già 8 chilometri di binario posato e 15 chilometri di piattaforma eseguita.

Occorsero 9 anni di studi e di lavori per portare il binario da Matadè a Tumba.

Per arrivare al Pool si spera che tre anni saranno sufficienti, poichè non restano più che 200 chilometri da Tumba a Dolo, e la costruzione procede, da parecchi mesi, in proporzione di 100 chilometri all'anno.

Ferrovie ed industria metallurgica nell'America Centrale. — Leggiamo nell'*Ironmonger*, di Londra, che dalle recenti notizie arrivate da Costa-Rica, da Guatemala, dal Salvador, da Honduras e da Nicaragua risulta che in questi Stati sono attualmente in corso di costruzione, varie ferrovie destinate non solamente a sviluppare le ricchezze naturali di quei paesi, ma anche a creare un movimento commerciale per la via più breve e più economica tra i porti del Pacifico e quelli dell'Atlantico e del golfo del Messico.

Tutte queste linee, tanto quelle in opera, quanto quelle in istudio, avranno bisogno di considerevoli materiali per la costruzione dei ponti e degli altri lavori, e perciò dovrebbero attirare l'attenzione delle officine metallurgiche europee.

Si attendono inoltre altri affari nell'America Centrale, e specialmente nella città di Guatemala vi sarà necessità di una gran quantità di ossature metalliche per la costruzione di un nuovo palazzo, di una dogana, di una banca e di altri grandi edifici.

D'altra parte, l'incendio che recentemente ha distrutto una parte importante della città di Guayaquil, apre uno sbocco inatteso al ferro e ad altri materiali che serviranno per la ricostruzione e l'ammobigliamento degli edifici incendiati.

Le circostanze sono dunque favorevoli per gli industriali e i negozianti interessati desiderosi di collocare i loro prodotti in quelle regioni.

(1) Il yen d'argento oscilla attualmente fra fr. 2.70 e 2.80.

Notizie Diverse

La stazione marittima di Venezia. — Il giorno 18 corrente il Ministro dei Lavori Pubblici, onorevole Prinetti, recavasi a visitare la stazione ferroviaria marittima di Venezia e le banchine dei Magazzini generali, del Cotonificio e del Ponte franco. Lo accompagnavano il prefetto, il sindaco, il presidente della Camera di Commercio, l'ingegnere capo del genio civile, il rappresentante della Società Adriatica cav. Cairo, e molti altri.

Il risultato della visita sarebbe molto pratico; il ministro Prinetti, constatata l'urgenza dei lavori progettati, ma ritenute d'altro lato le ristrettezze del bilancio, propose di stanziare le somme necessarie in dieci annualità, di affidare l'esecuzione delle opere *à forfait* all'amministrazione ferroviaria: — questa farebbe le anticipazioni del capitale per affrettare l'esecuzione dei progetti delle banchine e degli impianti ferroviari, e il Municipio quelle per lo scalo d'alaggio.

Per un trasporto elettrico di forza idraulica. — Domenica scorsa, nella sala della Camera di Commercio di Milano, si tenne, presieduta dall'ing. Cesare Saldini, una riunione di industriali per discutere la proposta dell'ingegnere Carlo Macchi di un trasporto elettrico di forza motrice idraulica di circa 18,000 cavalli, in prossimità ai laboriosi centri industriali di Gallarate, Busto Arsizio e Legnano che, secondo l'ing. Macchi, è facile, pratica e conveniente per più rispetti.

Presero parte alla discussione il sig. Giulio Durini, l'ingegnere Sconfietti ed altri.

Chiusa la discussione, si votò unanimemente il seguente ordine del giorno della Presidenza coll'emendamente dell'ingegnere Tanzi-Mira:

« Gli industriali della zona di Gallarate, Busto Arsizio e Legnano, intervenuti all'assemblea indetta nella Camera di Commercio di Milano, nell'intento di discutere intorno alla costituzione di un Consorzio industriale per l'utilizzazione delle forze idrauliche del fiume Ticino, sentite le comunicazioni dei promotori della adunanza, aderendo in massima all'idea, deliberano di nominare un Comitato promotore composto di nove membri col più ampio mandato, perchè entro un termine conveniente si ponga in grado di presentare delle proposte concrete per la costituzione e il funzionamento di un ente industriale adatto a raggiungere gli scopi di comune interesse.

« L'assemblea delibera inoltre di nominare il Comitato definitivo nella persona del Comitato provvisorio, con facoltà di aggregarsi gli altri membri nelle persone che crederà del caso ».

I membri del Comitato promotore sono i signori: conte Giulio Durini, cav. Pietro Restelli (Ditta Giovanni Candiani), ing. Cesare Saldini (cotonificio Cantoni), cav. Roberto Tosi (manifattura Tosi e C.), Frua, Binfi e C., ingegnere Carlo Macchi.

Le Cooperative nella Svizzera. — Secondo una statistica fatta in occasione dell'Esposizione nazionale di Ginevra, nel 1895 esistevano nella Svizzera 198 Società di

consumo e anzi 265, se vi s'includono i Sindacati agricoli, che forniscono ai soci generi alimentari: quindi una Cooperativa di consumo per ogni 11,290 abitanti, proporzione quasi tripla che nell'Inghilterra. Il numero totale dei soci si valutava a 75,000, cioè a dire altrettante famiglie o meglio 300,000 anime, proprio il decimo della popolazione svizzera.

Si ha la cifra esatta di vendite di 137 Società per l'esercizio 1894; e in base ad essa si valuta approssimativamente a 30 milioni di franchi l'insieme degli affari delle Cooperative svizzere ed a 2 milioni i benefici realizzati. Una piccola parte delle Società vende al pubblico, e pur tenendone conto, si ha una cifra media di affari per cooperatore da 320 a 340 fr., con un beneficio da 26 a 27 franchi per ciascuno. Il dottor Müller ha publicato in proposito un volume di 450 pagine, pieno di particolari preziosi; secondo la contabilità di 137 Società, 540 venditrici avevano potuto, nel 1894, spacciare 23,224,472 franchi di merci, ossia 125 fr. per venditrice e per giorno.

Il capitale sociale è calcolato in 6 milioni, e se i 2 milioni di profitti gli si fossero tutti assegnati, si avrebbe un investimento al 33 0|0.

L'acetilene nella illuminazione dei treni. — In seguito a favorevoli risultati di alcuni esperimenti parziali, l'Amministrazione delle ferrovie prussiane ha disposto che vengano fatti esperimenti su larga scala per impiegare l'acetilene nella illuminazione dei treni.

Il commercio dell'Italia con l'Ungheria. — Secondo un rapporto del R. Consolato d'Italia a Budapest, vennero importati dall'Italia in Ungheria, durante il primo semestre 1896 qm. 2,180,102 di merci di fronte a 1,932,623 qm. importati nel corrispondente semestre dell'anno scorso. Per contro, l'esportazione dall'Ungheria all'Italia figura in questo primo semestre per qm. 3,436,307 di fronte a qm. 3,356,509.

Mentre dunque la nostra importazione ebbe un aumento di qm. 247,988, l'esportazione ungherese in Italia non aumentò che di qm. 79,798.

Tale aumento nell'importazione dall'Italia consiste specialmente negli articoli di minor importanza, come: materiali di costruzione, cementi e minerali, fieno, residui della fabbricazione di olii, zolfi, carbone minerale, ecc., mentre si può constatare una abbastanza forte diminuzione negli articoli commerciali propriamente detti, come, per esempio: agrumi, riso, vino, farine, legumi e lana di pecora.

Nell'esportazione per l'Italia, si osserva un aumento nel grano, legno da costruzione e articoli di segheria, materiali di legno, carbone minerale, ecc., mentre subentrò una diminuzioue nell'esportazione dei fagiuoli: legno duro, doghe, carbone fossile, ferro, ferramenta e zuccheri.

Per quanto concerne i rapporti commerciali diretti dell'Ungheria coll'Italia, si può constatare un sufficiente sviluppo, che si deve attribuire alla solerte iniziativa del mondo commerciale ungherese, il quale seppe liberarsi dall'intromissione del porto di Trieste e mettersi in rapporti diretti coi commercianti e produttori italiani.

Questo favorevole indirizzo si manifestò appunto nel momento nel quale, colle facilitazioni dei nuovi mezzi di trasporto, riuscì all'Ungheria di attirare a Fiume il movimento per e dall'Italia.

Com'è noto, mercè le nuove disposizioni regolatrici dei mezzi di comunicazione, si presentano ai commercianti italiani ed ungheresi sempre maggiori probabilità di miglioria nello scambio dei prodotti dei due paesi.

Fra gli articoli che nell'esportazione diretta, via Fiume, ebbero nello scorso semestre maggiore sviluppo, sono da notare i grani, i legumi, i prodotti farinacei, lo zucchero greggio; le acque minerali, gli estratti di tannino, prodotti chimici, prodotti della pesca, legno da costruzione e legno duro d'ogni specie, e doghe; mentre fra i prodotti dall'Italia importati figurano sempre in prima linea il vino in botti, gli agrumi, i legumi, i pesci, lo zolfo, l'asfalto e le pelli.

Per l'importazione di articoli di consumo che vengono forniti all'Ungheria dall'Italia, come, per esempio, frutta meridionali (fichi, nocciole, mandorle), olii vegetali, riso, ecc., l'Ungheria è tuttora obbligata di servirsi del porto di Trieste.

Progetto per un canale navigabile tra Nuova-York e Filadelfia. — La Commissione incaricata di studiare il progetto per unire Nuova-York a Filadelfia mediante un canale navigabile, ha pubblicato il suo rapporto.

Due tracciati sono stati esaminati, ma però sia nell'uno che nell'altro le navi seguono il fiume Belaware da Filadelfia a Bordontown. Un canale da questo punto, traverserebbe lo Stato di New Jersey per sboccare nel mare a Sandy-Hook. La distanza tra le due città sarebbe così ridotta da 274 miglia a 92 delle quali 31 1|2 rappresenterebbero la lunghezza del canale. Si stima che se il canale avesse 150 piedi di larghezza e 20 piedi di profondità, costerebbe lire sterline 2,852,920, e lire sterline 4,778,940 se avesse 184 piedi di larghezza e 28 di profondità. Nel primo caso bisognerebbe contare sopra una spesa addizionale di 187,172 lire sterline, per scavare il fiume nel punto di congiunzione con il canale, o 625,140 lire sterline per ottenere un canale di 28 piedi. Il livello del canale sarà a 58 piedi sopra il livello del mare, ed avrà tre chiuse a ciascuna estremità. Una nave colla velocità di 10 miglia all'ora impiega 27 ore per passare sul Capo May e l'Oceano, mentre per la nuova via non impiegherebbe che 15 ore.

L'Esposizione Scandinava del 1897. — Una grande Esposizione scandinava delle belle arti e dell'industria avrà luogo in Stoccolma nel 1897, in occasione delle feste per il 25° anniversario della salita al trono di Oscar II. I compatrioti di Nordenskjöld, di Nansen e di Andrée hanno diramati gl'inviti a tutto il Nord, ed anche alla Russia, la quale vi prenderà parte ufficiale con una splendida Mostra artistica, e coi prodotti suoi principali, pelliccerie, cuoio e cautchouc.

I paesi scandinavi, la Svezia, la Norvegia e la Danimarca, non si sono mai, prima d'ora, preparati con tanto impegno ad una esposizione come per quella che avrà luogo a Stoccolma l'anno venturo; dalla punta più settentrionale dell'Europa, dal Capo Nord fino alla frontiera tedesca della Danimarca, dappertutto si lavora indefessamente per la riuscita della Mostra, la quale sarà per tutto il Nord la grande prova generale all'Esposizione Universale del 1900 a Parigi.

Ascensore idraulico per sollevare battelli del peso di 600 tonnellate. — Una interessante opera venne eseguita in Germania, a Heinrichenburg, per unire due canali che avevano una differenza di livello di circa 15 metri.

La comunicazione fra questi due canali è stata stabilita con un ascensore, che come principio non presenta nulla di nuovo, ma è degno di essere rimarcato per il buon risultato ottenuto. Da parecchi anni questo apparecchio agisce pure con successo in Francia e nel Belgio. Si tratta di far passare dei battelli del peso di 600 tonnellate da un canale all'altro. Gli ascensori finora esistenti sono capaci di sollevare battelli di tonnellaggio molto inferiore. Quello esistente a Louvière, nel Belgio, solleva dei battelli di 360 tonnellate e quello di Fontinettes, in Francia, dei battelli di 300 tonnellate.

È facile concepire che, impiegando per i trasporti fluviali dei battelli con tonnellaggio così considerevole, il commercio tedesco possa lavorare in condizioni singolarmente favorevoli.

Le proporzioni gigantesche di questo apparecchio e le condizioni speciali nelle quali è stato concepito meritano particolare attenzione.

Nuova macchina per fare i licci d'acciaio per lanifici e cotonifici. — Il signor Martino Regis, tessitore a Mosso S. Maria (Biella), ha inventato una macchina per fare licci d'acciaio, completamente automatica,

Di macchine per tale uso ve ne sono di vari sistemi; il più perfezionato è quello delle macchine fabbricate dal signor Otto Spalech, di Grey, consistente in due apparecchi coi quali un operaio esperimentato può produrre 2000 licci al giorno, non più, perchè occorrono vari movimenti prima che il liccio sia terminato, necessitando anche di levarlo da un apparecchio per applicarlo nell'altro.

La nuova macchina del Regis è invece, come si è detto, completamente automatica e superiore di molto a tutte quelle conosciute finora, perchè essa, con la sola assistenza di un ragazzo di 14 o 15 anni, produce 1000 licci all'ora, non richiede alcuna forza, o ne occorre poco più che per una macchina da cucire, e non fa il minimo spreco di filo che s'impiega per la costruzione dei licci.

È inutile aggiungere che si possono fare licci di qualunque delle misure e forme in uso nei lanifici e cotonifici.

È un congegno ammirabile, ed è a stupire che un semplice tessitore, quale è il signor Regis, sia riuscito a combinarlo, non sappiamo con quale sacrificio di tempo e di danaro, certamente rilevante, perchè vi lavorò attorno diversi anni.

Sono ora in corso le pratiche per ottenerne il brevetto.

L'acquedotto delle Puglie. — *L'importanza tecnica e finanziaria dell'opera.* — L'ing. Edoardo Dal Bovo, che ha studiato in luogo la questione tecnico-finanziaria dell'acquedotto delle Puglie, così scrive intorno alla possibilità dell'opera:

« Si tratta, di erogare l'acqua purissima delle sorgenti del fiume Sele, in provincia di Avellino, oggi diretta al Mediterraneo, e con una serie di grandiosi lavori, convogliarne m. c. 4 1|2 al minuto secondo, a servire le tre Puglie: Foggia, Bari, Lecce, sul versante Adriatico, le cui popolazioni sono affatto prive di questo primo elemento di vita e salute. L'altimetria dice: che le sorgenti del Sele si trovano a 430 metri dal mare, e che i territori che si vorrebbero servire in Puglia, si trovano quasi a zero; e cioè, su un percorso di circa 400 chilometri della conduttura principale, si avrebbero più di 400 metri di differenza di livello, ciò che permetterebbe di dare a quell'acquedotto, la pendenza esageratissima di 1 metro per chilometro. In progetto fu calcolato m. 0.50 per chilometro, ed è già rilevantissima. Risolta la questione altimetrica, sembra a noi che nessun altro motivo possa esistere in sostegno di tale tesi ».

Intorno alle difficoltà tecniche così si esprime: « Invero non si saprebbe comprendere quali difficoltà tecniche potessero esistere, quando l'acqua partendo dalla quota 430 viene, o diciamo meglio, *precipita*, alla quota zero, su un percorso, del manufatto principale, non superiore a 400 chilometri. Nel caso nostro, l'acquedotto del fiume Sele per espandersi nelle due Puglie settentrionali, Foggia e Bari, spingersi fino al centro della terza più meridionale, la provincia di Lecce, e di là, raggiungere con opportune condutture metalliche, gli estremi limiti di Otranto ad oriente, Santa Maria di Leuca a mezzodì, Gallipoli ad occidente, darebbe luogo alle seguenti grandiose, ma pur in linea tecnica, semplicissime costruzioni: il condotto principale in muratura avrebbe la lunghezza di 332 chilom.; le condutture secondarie, diramanti ai vari Comuni, avrebbero uno sviluppo di circa 1200 chilometri, ed in totale uno sviluppo complessivo di circa 1500 chilometri.

« Sulla conduttura principale si dovrebbero costruire le seguenti importantissime sì, ma pur anche semplicissime in linea tecnica, opere d'arte: n. 22 viadotti, 5 sifoni il maggiore di metri 103.55, il minore di metri 60.35, 69 gallerie per metri lineari 36.895 (circa 37 chilometri) quasi per intero a tracciato rettilineo ».

L'ing. Dal Bovo, che propugna nel *Sole* la costruzione dell'acquedotto, anche come opera tecnicamente facile, pure così si esprime sul preventivo sommario annunciato della somma occorrente:

« Dove, dobbiamo confessarlo, il preventivo risulta deboluccio, sarebbe nella parte finanziaria, perchè *visto sul sito* di che si tratti, siamo d'avviso: che non siano sufficienti nè i 60 milioni per convogliare 3 metri cubi di acqua al secondo, a Foggia e Bari, nè gli 85, per aumentarne il volume a metri cubi 4 1|2 pure al minuto secondo, ed estendere il beneficio anche alla provincia di Lecce. Senza dubbio di errare, riteniamo appena sufficienti per questo grandioso lavoro, 150 milioni di lire, e se si volesse insistere nella divisione delle condutture, secondo il parere dell'on. conte Giusso, forse la spesa potrebbe raggiungere somma assai maggiore. Qualcuno troverà esagerato questo nostro asserto, ma quando si rifletta: che l'acquedotto del Serino per Napoli, con uno sviluppo non superiore ad ottanta chilometri ed una portata ben più limitata, costò intorno a 40 milioni di lire, si vedrà che noi siamo forse al disotto del vero. Ed aggiungiamo: che se si avessero offerte pei prezzi di preventivo, dovrebbero essere ben poco attendibili, e tali da originare, a lavoro compiuto, qualche serio dissidio ».

Conviene osservare che non tutti i tecnici sono sicuri della portata d'acqua delle sorgenti del Sele quale si annuncia.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Segniamo con un asterisco * le notizie di cui diamo maggiori ragguagli nelle Informazioni Particolari, ove sono pubblicate eziandio le *Deliberazioni del Consiglio di Stato* e le *Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.*

1. — Progetti e preventivi di spese presentati per l'approvazione al R. Ispettorato Generale.

Rete adriatica. — L. 177,000 * proposta di costruzione di scogliere e lavori di difesa al ponte sul Po presso Borgoforte, linea Mantova-Modena;

L. 6070 * proposta di sistemazione d'un ponte sulla linea Bologna-Otranto;

L. 1800 * proposta di costruzione d'un muro laterale sulla linea Roma-Solmona;

Contratti * diversi.

Rete Mediterranea. — L. 5000 * praposta di consolidamento rimessa locomotive in stazione di Potenza, linea Eboli-Metaponto;

L. 1600 * preventivo per modificazioni ad un capannone sullo scalo Santa Limbania al Porto di Genova;

L. 680 * proposta impianto segnali in stazione di Asigliano, linea Volenza-Vercelli;

L. 680 * preventivo impianto parapetti sulla linea Genova-Confine francese;

L. 550 * preventivo per costruzione di un tombino sulla stessa linea;

L. 460 * preventivo di lavori alla galleria Lunghi, linea Oleggio-Pino;

Contratti * diversi.

Rete Sicula. — L. 57,480 * progetto di costruzione d'un fabbricato nelle officine di Palermo;

L. 28,671.96 * proposta d'impianto di due grue nelle officine di Messina;

L. 24,712.10 * proposta di completamento binari e meccanismi fissi in stazione di Palermo, oltre a L. 698.72 per maoeriale metalliico d'armamento.

5. — Contratti stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Mediterranea (Seduta del Comitato d'Amministrazione, 19 novembre) — Colla Ditta Marchioni Carlo di Vignale, per costruzione di m. l. 18 di galleria artificiale in muratura e prolungamento verso Novara della galleria Pombia;

Colla Ditta Law, Russel et C. di Bradford per fornitura di m. l. 7000 di stoffa di lana per tendine delle carrozze;

Colla Ditta Michele Ansaldi di Torino per fornitura di N. 6000 piastrelle svasate di ferro per aste modificate da repulsori;

Colla Ditta G. Pisctezchi di Milano per fornitura di N. 104 mila tubi di vetro e di 100 globi di vetro per lucerne a moderatore;

Colla Ditta Vaccari Massimiliano di Modena per fornitura di m³ 129 di legname rovere in tavole.

II. — Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Camera di Commercio di Siracusa (4 dicembre, ore 12, 1ª asta). — Appalto dei lavori per la costruzione di un palazzo per la Camera di Commercio, ecc. Importo L. 66,923.81. Cauz. L. 5000. Fatali 28 dicembre, ore 14.

Municipio di Sestri Levante (5 dicembre, ore 10.30, unico e definitivo). — Appalto dei lavori e provviste per il prolungamento di 100 metri di molo a semplice scogliera a maggior difesa di questo porto. Importo L. 319.285.50. Cauz. L. 20,000. (Fu rinviato l'incanto del 21 corrente).

Prefettura di Genova (14 dicembre, ore 10. unico e definitivo). — Appalto dei lavori per la costruzione di una tettoia metallica con chiusure scorrevoli lungo la calata fra i ponti Cristoforo Colombo o Andrea Doria nel porto di Genova. Importo L. 67,600. Cauz. L. 6400.

Ministero dei Lavori Pubblici. — L'asta dei lavori occorrenti per la costruzione di nuove banchine e ponti sporgenti, ecc., nel Porto di Palermo, indetta pel 10 dicembre p. v. è sospesa.

APPALTI ALL'ESTERO.

Spagna. — Il Ministero di Ultramar a Madrid apre il concorso per la costruzione della linea ferroviaria a scartamento ridotto a Porto-Rico. Le proposte devono essere presentate prima del 29 febbraio 1897 al Ministero di Ultramar a Madrid, o a San Juan de Porto-Rico, o al Governo generale dell'isola.

Rumania. — 28 novembre. — *Ministero Lavori Pubblici a Bukarest.* — Pavimentazione in pietre cubiche di una nuova banchina al porto di Galatz e riparazioni all'antica banchina. Estimazione del lavoro fr. 99.136.

— Lavori di difesa sulla riva sinistra del Danubio. Estimazione del lavoro fr. 130,119.

Egitto. — Sino al 28 dicembre il Ministero dei Lavori Pubblici al Cairo, riceve le offerte per la costruzione di un ponte levatoio metallico della lunghezza di m. 62, per un'apertura di metri 8 per la navigazione.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

	9bre 14	9bre 21
Azioni Ferrovie Biella . . . . L.	510	510
» » Mediterranee . . . . . . »	504	506.50
» » Meridionali . . . . . . »	649.50	659.50
» » Pinerolo (1ª emiss.) . . . . »	380	380
» » » (2ª ») . . . . »	355	357.50
» » Secondarie Sarde . . . . . »	272	267
» » Sicule. . . . . »	600	600
Buoni Ferrovie Meridionali . . . . »	556.50	555.50
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e		
» » Sicule *A. B. C. D.* . . »	288	290
» » Cuneo (2ª emiss.) . . »	318	317
» » Gottardo 4 °/₀ . . . »	101.35	101.50
» » Mediterranee 4 0[0 . . »	505.50	501
» » Meridionali . . . . . »	295	297
» » Meridionali Austriache . »	393	392.50
» » Palermo-Marsala-Trapani »	302 50	304
» » » 2ª emiss. »	286	285
» » Pontebba . . . . . »	463 50	464.50
» » Sarde, serie *A*. . . . »	291	291
» » » serie *B*. . . . »	292	292.50
» » » 1879 . . . . »	290.50	291.50
» » Savona . . . . . . »	315	313
» » Secondarie Sarde . . . »	428	428
» » Sicule 4 0[0 oro . . . »	471	470
» » Tirreno . . . . . »	458	462
» » Vittorio Emanuele . . »	308	308

CONVOCAZIONI.

SOCIETÀ FERROVIARIE, TRAMVIARIE E DI NAVIGAZIONE.

2 dicembre. — **Società per la costruzione della Ferrovia a trazione meccanica da S. Ellero a Saltino.** — Assemblea generale straordinaria per le ore 14 in Firenze.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1896-97. — *Dal 1° al 10 Novembre 1896.* — *13ª Decade.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA		
	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze
Chilometri in esercizio .	4418	4407	+ 11	1291	1298	— 7
Media.	4417	4407	+ 10	1291	1191	+ 100
Viaggiatori	1,357,736 39	1,402,825 28	— 45,088 89	93,767 12	94,479 96	— 712 84
Bagagli e cani. . . .	75,591 67	71,434 49	+ 4,157 18	2,725 43	2,330 99	+ 394 44
Merci a G.V. e P.V. acc.	367,306 77	336,507 78	+ 30,798 99	15,503 82	16,781 23	— 1,277 41
Merci a P. V. . . .	1,942,964 42	1,794,861 22	+ 148.103 20	83,278 58	76,930 65	+ 6,347 93
TOTALE .	3,743,599 25	3,605,628 77	+ 137,970 48	195,274 95	190,522 83	+ 4,752 12
Prodotti *dal 1° Luglio al 10 Novembre 1896.*						
Viaggiatori	19,459,860 16	19,521,923 37	— 62,063 21	1,242,704 19	1,225,518 80	+ 17,185 39
Bagagli e cani. . . .	925,379 08	874,928 14	+ 50,450 94	34,922 13	36.319 71	— 1,397 58
Merci a G.V. e P.V. acc.	4,565,625 76	4,376,073 51	+ 189,552 25	202,875 86	192,085 23	+ 10,790 63
Merci a P. V. . . .	22,828,848 20	21,944,551 32	+ 884,296 88	935,348 17	917,915 25	+ 17,432 92
TOTALE .	47,779,713 20	46,717,476 34	+1,062,236 86	2,415,850 35	2.371,838 99	+ 44,011 36
Prodotto per chilometro.						
della decade	847 35	818 16	+ 29 19	151 26	146 78	+ 4 48
riassuntivo	10,817 23	10,600 74	+ 216 49	1,871 30	1,991 47	- 120 17

(*) La linea Milano-Chiasso (km. 52) comune colla Rete Adriatica è calcolata per la sola metà.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA. — 31ª Decade — dal 1° al 10 Novembre 1896.

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Prodotti indiretti	TOTALE	Media dei chilom esercitati
RETE PRINCIPALE							
PRODOTTI DELLA DECADE.							
1896	1,070,351.58	54,845.11	441,657.57	1,542,983.44	23,413.95	3,133,251.65	4,247.00
1895	1,099,210.25	51,062.33	327,510.65	1,342,308.60	8,450.12	2,828,541.95	4,215.00
Differenze nel 1896	— 28,858.07	+ 3,782.78	+ 114,146.92	+ 200,674.84	+ 14,963.83	+ 304,709.70	+ 32.00
PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.							
1896	32,980,810.56	1,637,491.39	10,735,965.91	37,031,692.73	357,735.31	82,743,695.90	4,247.00
1895	33,186,522.57	1,565,897.41	10,529,788.38	37,314,988.48	365,203.27	82,962,400.11	4,215.00
Differenze nel 1896	— 205,712.01	+ 71,593.98	+ 206,177.53	— 283,295.75	— 7,467.96	— 218,704.21	+ 32.00
RETE COMPLEMENTARE							
PRODOTTI DELLA DECADE.							
1896	82,350.46	2,240.51	30,975.93	137,540.54	1,736.45	254,843.89	1,359.88
1895	73,498.32	1,884.16	22,427.25	119,786.61	1,088.75	218,685.09	1,391.87
Differenze nel 1896	+ 8,852.14	+ 356.35	+ 8,548.68	+ 17,753.93	+ 647.70	+ 36,158.80	— 31.99
PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.							
1896	2,254,801.99	58,237.14	776,937.18	3,233,102.00	39,834.57	6,362,912.88	1,359.88
1895	2,275,488.27	59,087.40	728,674.49	3,196,969.87	40,940.10	6,301,160.13	1,335.79
Differenze nel 1896	— 20,686.28	— 850.26	+ 48,262.69	+ 36,132.13	— 1,105.53	+ 61,752.75	+ 24.09

PRODOTTI PER CHILOMETRO DELLE RETI RIUNITE

PRODOTTO DELLA DECADE			PRODOTTO RIASSUNTIVO		
esercizio corrente	esercizio precedente	Differenza nel 1896	dell'anno corrente	dell'anno precedente	Differenza nel 1896
604.27	543.48	+ 60.79	15,892.37	16,081.23	— 188.86

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

11ª Decade — Dall'11 al 20 Ottobre 1896.

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traffico	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
RETE PRINCIPALE								
PRODOTTI DELLA DECADE								
1896	91,533.00	1,731.00	8,854.00	143,396.00	2,334.00	247,848.00	616.00	402.00
1895	92,575.00	1,743.00	8,699.00	138,408.00	379.00	241,804.00	616.00	393.00
Differenze nel 1896	— 1,042.00	— 12.00	+ 155.00	+ 4,988.00	+ 1,955.00	+ 6,044.00	»	+ 9.00
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 20 OTTOBRE 1896.								
1895-96	1,037,672.00	20,113.00	115,470.00	1,300,479.00	15,155.00	2,488,889.00	616.00	4,040.00
1894-95	1,097,319.00	22,838.00	128,564.00	1,314,527.00	15,207.00	2,578,455.00	616.00	4,186.00
Differenze nel 1896	— 59,647.00	— 2,725.00	— 13,094.00	— 14,048.00	— 52.00	— 89,566.00	»	— 146.00
RETE COMPLEMENTARE								
PRODOTTI DELLA DECADE								
1896	31,768.00	495.00	2,765.00	20,389.00	814.00	56,231.00	484.00	116.00
1895	35,896.00	453.00	2,842.00	23,320.00	138.00	62,649.00	484.00	129.00
Differenze nel 1896	— 4,128.00	+ 42.00	— 77.00	— 2,931.00	+ 676.00	— 6,418.00	»	— 13.00
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 20 OTTOBRE 1896.								
1895-96	398,414.00	6,669.00	30,250.00	189,888.00	2,318.00	627,539.00	484.00	1,297.00
1894-95	387,787.00	5,237.00	27,173.00	167,462.00	2,828.00	590,487.00	484.00	1,220.00
Differenze nel 1896	+ 10,627.00	+ 1,432.00	+ 3,077.00	+ 22,426.00	— 510.00	+ 37,052.00	»	+ 77.00
STRETTO DI MESSINA								
PRODOTTI DELLA DECADE								
1896	3,034.00	122.00	254.00	723.00	28.00	4,161.00	23.00	181.00
1895	3,609.00	112.00	210.00	421.00	»	4,352.00	23.00	189.00
Differenze nel 1896	— 575.00	+ 10.00	+ 44.00	+ 302.00	+ 28.00	— 191.00	»	— 8.00
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 20 OTTOBRE 1896.								
1895-96	37,839.00	1,272.00	2,241.00	6,314.00	28.00	47,694.00	23.00	2,074.00
1894-95	35,323.00	1,209.00	2,077.00	4,397.00	28.00	43,034.00	23.00	1,871.00
Differenze nel 1896	+ 2,516.00	+ 63.00	+ 164.00	+ 1,917.00	»	+ 4,660.00	»	+ 203.00

ANNUNZI

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIGI-LIONE-MEDITERRANEO

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

Dai punti contro indicati alle Stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)		BIGLIETTI SEMPLICI — Londra (1) 1a classe	Londra (1) 2a classe	Parigi (2) 1a classe	Parigi (2) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO — Londra (3) (Diritto di porto compreso) 1a classe	Londra (3) 2a classe	Londra (3) validità	Parigi (4) 1a classe	Parigi (4) 2a classe	Parigi (4) validità
Via Moncenisio											
Torino	via Calais. . . .	166 85	116 55	90 75	61 60	254 —	187 85	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni
	via Boulogne . .	160 25	112 05								
Milano	via Calais. . . .	180 90	129 15	104 85	72 25	272 25	199 30	45 giorni	166 35	119 —	30 giorni
	via Boulogne . .	175 60	124 65								
Venezia	via Calais. . . .	—	—	141 75	97 30	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni
	via Boulogne . .										
Genova	via Calais. . . .	187 —	131 —	111 40	76 05	—	—	—	167 10	119 15	30 giorni
	via Boulogne . .	180 90	126 50								
Via Genova											
Livorno	via Calais. . . .	209 90	147 05	134 30	92 10	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	203 80	142 55								
Firenze	via Calais. . . .	217 30	152 25	141 70	97 30	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	211 20	147 75								
Roma	via Calais. . . .	249 —	174 40	173 40	119 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	242 90	169 90								
Napoli	via Calais. . . .	279 65	196 —	204 25	141 05	478 50	353 95	6 mesi (**)	—	—	—
	via Boulogne . .	273 75	191 50								
Via Bologna											
Firenze	via Calais. . . .	224 60	157 30	149 —	102 35	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	218 50	152 80								
Roma	via Calais. . . .	263 85	184 80	188 25	129 85	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	257 75	180 30								
Napoli	via Calais. . . .	294 80	206 50	220 60	152 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	288 70	202 —								
Brindisi	Via Napoli via Calais	325 85	228 20	250 25	173 25	543 25	399 30	6 mesi (*)	—	—	—
	Via Napoli via Boul.	319 75	223 70								
	Via Bolog. via Calais	302 65	211 95	227 05	157 —	525 45	386 80	6 mesi	—	—	—
	Via Bolog. via Boul.	296 55	207 45								

OSSERVAZIONI.

Biglietti semplici.

(1) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta.

Per diritto del bollo fr. 0.10 per i biglietti al disopra di 10 franchi.

(2) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi, che valgono per 20 giorni.

Biglietti d'Andata e Ritorno.

(3) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta.

(*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capo-stazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo, nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli, ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia.

(**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via.— Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto.

(4) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI	1a e 2a CLASSE			1a e 2a CLASSE		Treno di lusso PENINSULAR-EXPRESS settimanale il venerdì part. da LONDRA
		Via Folkestone	(*)	(***)		(1)
Londres Ch.-Cross Par.	9 — a.	10 — a.	11 — antim.	9 — p.		9 — p.
Londres Victoria . . —	9 — a.		11 — antim.	9 — p.		9 — p.
Douvres. . . . . —	10 55 a.		1 — pomer.	11 — p.		11 — p.
(ora di Greenwich) . Arr.	12 15 a.		2 20 pomer.	12 20 a.		12 20 p.
Calais-M. (*Buffet*)	*Déjeun.*					
(ora francese) . Par.	1 — p.		3 — pomer.	1 19 a.		1 — a.
Boulogne-Gare . . (*Buffet*) Arr.	1 39 p.	2 18 p.	—	1 59 a.		—
Par.	1 41 p.	2 23 p.	—	2 01 a.		—
Amiens (*Buffet*) . Arr.	3 14 p.	3 59 p	5 12 pomer.	3 41 a.		3 — a.
Par.	3 19 p.	4 04 p.	5 17 pomer.	3 46 a.		3 05 a.
Paris-Nord (*Buffet*) Arr.	5 — p.	5 40 p.	7 — pomer.	5 38 a.		Per la grande cintura
	Pranzo					
Par.	*Vagon-Restaurant*		7 44 pomer.	6 44 a.		
Paris-Lyon (*Buffet*) Arr.			8 24 pomer.	7 45 a.		
	(B) 1a e 2a classe		1a e 2a classe	1a cl.	1a 2a cl.	
Paris-Lyon (*Buffet*) Par.	8 55 p.		9 10 p.	9 25 a.	2 15 p.	
Dijon . . . . Arr.	1 52 a.		2 24 a.	2 03 p.	7 13 p.	9 49 a.
Genève . . . . —	»		8 51 a.	11 47 p.	—	—
Aix-les-Bains. . . . —	6 31 a.		7 58 a.	10 45 p.	12 27 a.	2 14 p.
Chambéry. . . . . . —	6 55 a.		8 31 a.	11 24 p.	12 50 a.	2 35 p.
Modane . . . . —	9 43 a.		1 38 p.		3 36 a.	5 18 p.
Torino (ora dell'Europa centrale (2). . . Arr.	2 20 p.		6 40 p.	—	8 10 a.	9 33 p.
Torino. . . . . . . Par.	2 40 p.		7 55 p.	—	8 45 a.	
Novara . . . . . . Arr.	4 36 p.		9 51 p.	—	10 42 a.	
Milano. . . . . . . Arr.	5 35 p.		11 05 p.	—	11 40 a.	
					1a 2a cl.	
Torino. . . . . . . Par.	2 45 p.		8 10 p.	—	8 40 a.	
Genova . . . . . . Arr.	6 18 p.		11 18 p.	—	12 » p.	
San-Remo. . . —	11 22 p.		8 43 a.	—	4 37 p.	
Pisa. . . . . —	10 55 p.		4 27 a.	—	4 45 p.	
Firenze . . . . —	12 45 a.		7 30 a.	—	7 05 p.	
Livorno . . . . —	11 45 p.		5 32 a.	—	5 55 p.	
Roma . . . . —	6 40 a.		10 33 a.	—	11 30 p.	
Napoli. . . . . —	1 36 p.		6 30 p.	—	7 10 a.	
Brindisi. . . . . . . —	»		»	—	6 10 p.	
Torino. . . . . . . Par.	2 45 p.		7 05 p.	—	8 40 a.	9 43 p.
Alessandria . . . . Arr.	4 16 p.		8 55 p.	—	10 13 a.	11 11 p.
Bologna . . . . —			2 10 a.	—	2 50 p.	3 22 a.
Ancona . . . . —	—		6 52 a.	—	11 » p.	7 06 a.
Brindisi. . . . —	—		10 17 p.	—	11 » a.	5 35 p.
Firenze . . . . —	—		6 10 a.	—	6 03 p.	
Roma . . . . —	—		12 50 p.	—	11 25 p.	Arrivo a Brindisi la domenica
Napoli. . . . . . . Arr.	—		6 30 p.	—	7 10 a.	

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

RITORNO

STAZIONI	1a e 2a CLASSE	1a e 2a CLASSE		1a e 2a CLASSE	
Napoli. (ora dell'Europa centrale (2) . . Par.	8 20 a.	—	—	2 55 p.	
Roma . . . . —	2 30 p.	—	—	11 10 p.	
Firenze . . . . —	9 10 p.	—	—	6 10 a.	
Brindisi. . . . —	6 10 a.	—	—	5 35 p.	
Ancona . . . . —	8 22 p.	—	—	5 35 a.	
Bologna . . . . —	1 35 a.	—	—	10 30 a.	
Alessandria . . . . . —	6 38 a.	8 33 a.	10 54 a.	5 12 p.	
Torino. . . . . . . Arr.	8 30 a.	10 18 a.	12 35 p.	7 03 p.	
Brindisi. . . . . . Par.	—	—		9 40 a.	
Napoli. . . . . —	8 20 a.	2 55 p.		11 15 p.	
Roma . . . . —	2 40 p.	8 50 p.	10 17 p.	8 — a.	
Livorno. . . . —	9 35 p.	»	4 10 a.	1 45 p.	
Firenze . . . . —	8 20 p.	»	»	11 40 a.	
Pisa. . . . . —	10 32 p.	2 52 a.	4 52 a.	2 22 p.	
San-Remo. . . —	6 59 p.	»	3 33 a.	1 42 p.	
Genova . . . . —	2 45 a.	6 35 a.	8 52 a.	6 55 p.	
Torino. . . . . . . Arr.	7 45 a.	10 18 a.	12 35 p.	10 40 p.	
Milano . . . . . . Par.	1 50 a.	10 40 a.		8 10 p.	
Novara . . . . —	4 30 a.	11 40 a.		9 09 p.	
Torino. . . . . . . Arr.	8 25 a.	1 40 p.		11 02 p.	
Torino. . . . . . . Par.	8 50 a.	220 p.		11 25 p.	—
Modane (ora franc.) . —	12 19 p.	5 26 p.		2 29 a.	—
Chambéry . . . . . . —	3 42 p.	8 13 p.		5 01 a.	—
Aix-les-Bains . . . . —	4 14 p.	8 38 p.		5 27 a.	—
Genève . . . . —	2 45 p.	7 18 p.		4 14 a.	—
Dijon . . . . —	11 20 p.	1 42 a.		11 40 a.	1 12 p.
Paris-Lyon (*Buffet*) Arr.	5 08 a.	6 50 a.		5 44 p.	5 59 p.
Paris-Lyon (*Buffet*) Par.	7 35 antim.			6 57 p.	
Arr.	8 87 antim.			7 49 p.	
Paris-Nord (*Buffet*)	A) 1a, 2a classe	1a 2a cl.	*Déjeun.* 1a 2a cl.	*Pranzo* (**) 1a, 2a, 3	
Par.	9 — antim.	10 30 a.	11 50 a.	9 — p.	
Amiens (*Buffet*) . Arr.	10 40 antim.	12 06 p.	1 25 p.	10 47 p.	
Par.	10 45 antim.	12 26 p.	1 30 p.	10 52 p.	
Boulogne-Gare (*Buffet*) Arr.	12 18 pomer.	2 — p.	»	12 34 a.	
.Par.	12 20 pomer.	2 03 p.	»	12 36 a.	
(ora francese) . Arr.	1 » pomer.	Via Folkestone	3 40 p.	1 20 a.	
Calais-M. (*Buffet*) (ora di Greenwich) . Par.	1 11 pomer.		3 45 p.	1 35 a.	
Douvres. . . . . —	3 05 pomer.		5 45 p.	3 45 a.	
Londres Victoria . Arr.	4 50 pomer.		7 30 p.	5 40 a.	
Londres Ch.-Cross Arr.	4 55 pomer.	6 — p.	7 35 p.	5 40 a.	

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSERVAZIONI. — *Viaggiatori*. — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende viaggiatori di 3a classe da Parigi per Boulogne, Calais e l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori di 3a classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne. (A) Questo treno non prende i viaggiatori di 2a classe che per Calais e l'Inghilterra. (B) Il treno che parte da Parigi-Lione alle 8.55 pom. non prende a Parigi in 2a classe che i viaggiatori a destinazione oltre Culoz in direzione di Modane e dell'Italia — *Nota importante.* I treni che partono da Parigi-Nord per Londra alle 9 a. e alle 9 p. e quelli che partono da Londra per Parigi-Nord alle 9 a. e alle 9 p., prendono viaggiatori per Boulogne e Boulogne Tintelleries. — *Vetture dirette da Calais verso P.-L.-M.* Una vettura lits-salon e di 1a classe ed una vettura di 2a classe vanno direttamente da Calais a Milano col treno che parte da Calais alle 3 p e da Parigi-Lione alle 8.55 p. — *Da P.-L.-M. verso Calais.* Una vettura lits-salon e di prima classe ed una vettura di seconda classe vanno direttamente da Milano a Calais col treno partente da Milano alle 10.40 a. e da Parigi-Nord alle 9 a.

Torino, 1896 — Tip. Lit. Camilla e Bertolero di Natale Bertolero, Via Ospedale, 18.

Anno XXIX. Sabato, 28 Novembre 1896 Num. 48.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
Per l'Italia	L. 20	11	6
Per l'Estero	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze. 13 — Torino

STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

Esercizio 1895-96

Relazione del Consiglio d'Amministrazione all'Assemblea generale degli Azionisti, 26 novembre 1896

Signori,

Il comm. ing. Giovanni Marsaglia, che nel giugno del corrente anno fu chiamato a presiedere la nostra Società, presentò le sue dimissioni nello scorso settembre. Indeclinabili ragioni di salute, che dovemmo rispettare, non gli permisero di arrendersi alle insistenti nostre preghiere per indurlo a desistere dalla presa determinazione, per cui ora ha cessato di far parte del vostro Consiglio. Rassegnandoci, nostro malgrado, alla sua rinuncia, formiamo sinceri voti che il riposo e la cura intrapresa lo ritornino presto in salute.

Il vostro Consiglio, ritenendo che non convenisse, date le molte importanti questioni in corso, di lasciare vacante il posto di Presidente, ha proceduto nella seduta del 20 ottobre scorso alla elezione e riuscì nominato il Vice-Presidente conte comm. ing. Alfonso Sanseverino-Vimercati. A Vice-Presidente venne poi eletto il consigliere comm. avv. Giacomo Falcone.

L'Assemblea generale straordinaria tenutasi il 17 luglio corr. anno autorizzava, fra altro, il vostro Consiglio d'Amministrazione ad addivenire agli accordi necessari col Governo del Re per l'esecuzione della legge relativa ai lavori e provviste per le linee in esercizio, presentata alla Camera dei Deputati nella seduta del 28 aprile anno corrente.

Mentre però quella legge riportava l'approvazione della Camera, non fu votata dall'altro ramo del Parlamento, e così venne meno quel complesso di provvedimenti dalla cui adozione ci ripromettevamo pronti ed efficaci aiuti al servizio pubblico e per i quali eravamo disposti ad assumere anche oneri non indifferenti, come siamo venuti esponendo nella relazione che vi fu presentata in quell'Assemblea. Così stando le cose, non abbiamo frapposto indugio a segnalare al Governo le vive preoccupazioni nostre per non sapere come sarebbesi provveduto ai più impellenti bisogni e abbiamo data forma precisa agli stessi colla compilazione dei progetti e preventivi di lavori occorrenti nell'anno per un importo di L. 3,800,000 circa, progetti e preventivi che furono trasmessi al Governo con preghiera di pronte decisioni.

Senonchè sembra che il Ministero sia venuto nella determinazione di non portare a termine quella legge, limitandosi a mettere per ora a disposizione della Società un residuo fondo di L. 900,000, già destinato ad altri urgenti lavori, per sopperire a una parte soltanto dei rifacimenti indispensabili di binari, salvo poi chiedere alla riapertura del Parlamento qualche altro stanziamento, sulla cui destinazione non ci è dato in oggi di fare previsioni.

Noi però siamo più che mai convinti che se non si arriverà al più presto ad un assetto ben definito della questione, quale è quello che dovrebbe prevedere e provvedere pel novennio che ancora rimane di esercizio, è vano sperare la cessazione di quelle incertezze e di quella ricorrente strettezza di mezzi che furono causa di non poche difficoltà in questi ultimi anni.

La ripresa dei prodotti iniziatasi nell'aprile del 1895 si può dire che è continuata senza interruzione fino al termine dell'anno sociale chiuso al 30 giugno u. s., e così a questa data abbiamo trovato, in confronto al precedente esercizio, la notevole differenza in più di L. 7,607,294.52 che puossi ritenere dovuta in gran parte ad un risveglio nelle energie del Paese.

Nei primi mesi del corrente esercizio i proventi del traffico furono ancora superiori a quelli del periodo corrispondente, e noi interpretiamo tale fatto come fausto pronostico di anni migliori.

Ma ad un così rapido aumento di prodotti non poteva non corrispondere un proporzionale aumento di spesa tanto più che si esercitò nell'anno una maggiore lunghezza di 206 km. che, combinata col maggior prodotto avutosi, diede luogo a km. treno 1,254,196 in più dell'esercizio 1894-95.

Queste maggiori prestazioni, alla stregua del costo medio del treno chilometro che risultò di L. 2.93, darebbero ragione di un aumento di spesa di L. 3,675,000 circa, mentrechè l'aumento complessivo dell'anno fu soltanto di L. 3,594,876.77.

È però a notarsi che il maggior traffico, massime in viaggiatori sulle vecchie linee, avrebbe dovuto svolgersi con rilevante minor spesa, se non fossimo stati costretti ad addivenire ad un maggiore ricambio di traversi e ad eseguire una larga riparazione del materiale rotabile.

Quest'ultimo, già in condizioni originarie non troppo buone, specialmente poi quello di tipo antiquato, risentendo ancora le conseguenze dell'inclemente e prolungato inverno 1895, richiese, anche in causa della sua maggiore utilizzazione, rilevanti spese di riparazione, vieppiù aggravate dal fatto che la Società, onde sopperire nell'autunno alla ben nota deficienza di carri, non esitò ad adottare tutti quei mezzi, compreso il ricorso all'industria privata, che le permettessero di rispondere nel miglior modo alle impellenti esigenze del traffico.

Nel campo amministrativo si continuò fiduciosi nell'attuazione del programma di semplificazioni già iniziato nei precedenti esercizi, cercando ancora di ridurre razionalmente a più modesti confini l'organamento burocratico, specie là dove non abbiamo vincoli nè verso il Governo, nè verso Amministrazioni in corrispondenza.

Sciolte le due Direzioni autonome del Mantenimento, Sorveglianza e Lavori e delle Costruzioni, nonchè la Divisione Tecnica dell'Esercizio, si è, con parte del personale di quegli uffici, costituita presso la Direzione Generale la Direzione del Manteminento e delle Costruzioni, chiamando al posto di Direttore un distintissimo funzionario, al quale fu conferito titolo e grado di Vice-Direttore generale. Con tale provvedimento si è potuto ottenere una maggiore unità e speditezza nelle trattazioni ed una conseguente apprezzabile diminuzione di spesa.

Nella parte della contabilità dei prodotti si riescì a compiere molte delle riforme da qualche tempo in istudio e fra esse citiamo: le semplificazioni nel versamento dei prodotti delle stazioni, essendosi autorizzate quelle di minor traffico a riunirli per cinquina in quanto i prodotti stessi non superino importi prestabiliti; le semplificazioni nella contabilità dei viaggiatori, essendosi ammesso per dette stazioni il periodo mensile in luogo del quindicinale; l'innovazione nei tipi dei biglietti per esazioni suppletorie e diverse, e la preparazione dei nuovi tipi per biglietti facoltativi e multipli, allo scopo di meglio assicurare l'integrale versamento dei prodotti relativi; la riduzione di molti stampati onde diminuire l'ingente spesa che per questo titolo l'Amministrazione deve sopportare.

Possiamo a questo proposito dichiarare che le riforme attuate in questi ultimi anni nella contabilità dei prodotti portano economia all'Amministrazione e con piacere rileviamo che alcune di esse sono state seguite da altre Amministrazioni.

Nella parte poi della contabilità delle spese e della contabilità generale ci fu pur dato di conseguire dei miglioramenti e d'introdurre procedimenti che in definitiva potranno imprimere qualche acceleramento nel corso e nella chiusura delle contabilità stesse. In questo intento venne anche portato a fine lo studio circa la soppressione dei giri di spesa fra servizio e servizio e ritoccata di conformità la nomenclatura dei conti.

Lo scorso anno, accennando alla sentenza pronunciata dalla Corte di Cassazione di Roma in una causa riflettente la sistemazione delle Casse Pensioni, facevamo voti perchè al regolare funzionamento degli Istituti di previdenza si giungesse agevolmente colle proposte che si andavano maturando fra Società e Governo, proposte che oggi, concretate in un progetto di legge, si trovano davanti al Parlamento.

Quel progetto contempla, fra altro, lievi ritocchi alle tasse di trasporto e ai corrispettivi per le manipolazioni delle merci, i quali, a quanto prevedesi, potranno procurare un introito annuo di circa quattro milioni e mezzo a favore degli Istituti di previdenza.

Sebbene non sia escluso che tali ritocchi possano avere in parte una certa influenza sul traffico, pure il vostro Consiglio, conoscendo l'interessamento che dimostrate per tutto quanto riflette il personale, a vantaggio del quale tali provvedimenti furono escogitati, non ha creduto di fare opposizione e deliberò nulla ostare da parte sua all'adozione dei nuovi proposti statuti per le Casse pensioni e soccorso, purchè l'ingerenza ed i contributi finanziari diretti della Società rimanessero invariati tali e quali risultano dall'articolo 35 del Capitolato.

Così riassunto per sommi capi l'andamento generale dell'ultimo esercizio, passeremo a ragguagliarvi, come di consueto sui suoi particolari, premessa però una lode al personale che con zelo ed intelligenza attese al compimento dei propri doveri.

Esercizio.

La lunghezza effettiva dell'intera rete da noi esercitata, calcolando sempre per metà la linea Milano-Chiasso, comune coll'Adriatica, misurava al 1° luglio 1895 km. 5492, dei quali 4407 costituenti la rete principale e 1085 la rete secondaria.

Durante l'anno 1895-96 furono aperti all'esercizio i seguenti tronchi:

Tronchi	Data di apertura all'esercizio	Lunghezza Km.
Praia d'Aieta Tortora-S. Eufemia Marina	31 luglio 1895	122
Sora-Balsorano	10 ottobre 1895	13
Paternopoli-S. Angelo dei Lombardi e Conza-Monteverde .	27 ottobre 1895	62
Marcellinara-Corace . . .	29 febbraio 1896	9
	Totale Km.	206

e quindi la lunghezza della rete crebbe di 206 chilometri, per modo che al 30 giugno 1896 l'intera rete era di chilometri 5698, dei quali 4407 appartenevano alla rete principale ed i rimanenti 1291 alla rete secondaria, non comprese, ben inteso, le secondarie Romane, la Roma-Viterbo, la Varese-Porto Ceresio, il tronco S. Angelo-Conza, nè la Parma-Piacenza comune coll'Adriatica.

La lunghezza media esercitata durante l'anno fu per la rete principale uguale all'effettiva, per la secondaria di chilometri 1257, e per le reti riunite di 5664, cifra quest'ultima che segna un aumento di 205 km. sulla media esercitata nel 1894-95.

La percorrenza complessiva dei treni raggiunse nello scorso esercizio km. 29,023,474, mentre quella del 1894-95 fu di km. 27,769,278. Si ebbe quindi pel 1895-96 un aumento di treni-chilometro 1,254,196.

Prodotti e spese.

Il prodotto lordo complessivo ripartibile col Governo durante l'anno sociale 1895-96 ammontò a L. 129,092,148.73. Nel precedente esercizio essendo stato di L. 121,484,854.21, risulta un aumento di prodotto di L. 7,607,294.52.

Tenendo distinti i prodotti delle due reti, e confrontandoli con quelli del 1894-95, troviamo:

	1895-96	1894-95	Differenza
Rete principale	122,993,698.96	116,652,752.11	+ 6,340,946.85
Rete secondaria	6,098,449.77	4,832,102.10	+ 1,266,347.67
Totale . .	129,091,148.73	121,484,854 21	+ 7,607,294 52

Ripartendo i prodotti fra le diverse categorie di traffico si hanno le cifre seguenti:

	Rete principale	%	Rete secondaria	%	Reti riunite	%
Viaggiatori . .	47,741,779	39	2,997,952	49	50,719,731	39
Bagagli, cani e merci G. V. .	9,892,324	8	392,371	6	10,284,695	8
Merci P. V. acc.	4,272,519	3	229,106	4	4,501.625	3
Merci a P. V.	60,143,180	49	2,450,845	40	62,594,025	49
Prod. fuori traff.	943,897	1	48,176	1	992,073	1
Totale	122,993,699	100	6,098,450	100	129,092,147	100

e confrontandole con quelle del precedente esercizio si trovano le sottoindicate differenze:

	1895-96	1894-95	Differenza
Viaggiatori . . .	47,571,679.15	50.719.730.90	+ 3,148,051.75
Bagagli e cani .	2,269,521.86	2,423,324.16	+ 153,802.30
Grande velocità .	7,389,681.00	7,861,370.44	+ 471,689 44
P. V. accelerata.	4,348,404.40	4,501,624.76	+ 153,220.36
Piccola velocità .	58,844,000.78	62,594,025.15	+ 3,750,024.37
Prod. fuori traff.	1,061,567.02	992,073.32	— 69,493,70
Totale	121,484,854.21	129,092,148.73	+ 7,607,224.52

(*Continua*).

LA SICUREZZA PUBBLICA IN FERROVIA

e la situazione dei macchinisti e dei fuochisti

La *Revue politique et parlementaire* ha recentemente pubblicato un notevole articolo del signor Jourdain — in confutazione di un progetto di legge, presentato al Parlamento francese dal deputato Descubes, sulla sicurezza pubblica nelle ferrovie — in cui dimostra come la classe dei macchinisti e fuochisti in Francia, non sia, tanto nei rapporti igienici, quanto nei rapporti economici e di sicurezza, in condizioni peggiori delle altre classi dei ferrovieri in particolare e degli operai in genere.

Siccome molte ragioni e molti dati statistici del signor Jourdain possono servire anche a confutazione delle lagnanze e delle erronee asserzioni che si fanno da incompetenti sulle condizioni dei nostri macchinisti e fuochisti, crediamo di far cosa utile riproducendo il suaccennato articolo.

Dopo il 1872, tutte le legislature hanno visto presentare delle proposte di legge e dei rapporti concernenti la sicurezza pubblica nelle ferrovie ed il lavoro dei macchinisti e fuochisti. Sempre queste due idee si sono trovate intimamente associate, a tal segno che esse non sembrano che una sola nello spirito degli autori del progetto, perchè i macchinisti appariscono come i grandi padroni della sicurezza dei viaggiatori.

Una simile concezione è falsa, e dinota una conoscenza imperfetta delle più semplici nozioni dell'esercizio ferroviario. Certo, è naturale che il profano trasportato a tutta velocità in treno si immagina che la sua sorte è intieramente nelle mani di quelli che lo conducono; ma l'uomo del mestiere sa che la parte dei suoi conduttori, per importante che sia, non costituisce che una piccola parte delle azioni multiple che concorrono alla sicurezza della circolazione. La guardia eccentrica che dirige il treno nella sua strada, il segnalatore che lo protegge contro le collisioni, il cantoniere che sorveglia la strada sulla quale passa, tutti questi ed altri ancora, hanno, nella sicurezza, una parte di iniziativa e di responsabilità uguale a quella dei macchinisti.

Se questa nozione ha potuto sfuggire agli autori delle precedenti proposte di legge, poco famigliari forse con queste materie speciali, si doveva aspettarsi un più giusto apprezzamento da parte del sig. Descubes, che partecipò non è molto al Ministero dei Lavori Pubblici.

Questo progettto che riprende le idee dei signori Delattre e de Jauzé, ci sembra, infatti, meno giustificato dei precedenti. Questi stabilivano, in nome della sicurezza pubblica, un certo numero di disposizioni, relative tanto ai segnali, alla via ed al materiale quanto alle condizioni del lavoro degli agenti; era un insieme di misure discutibili, ma che almeno avevano correlazione colla sicurezza. Ora, si è prodotto questo fatto che dopo il 1872, i perfezionamenti apportati nell'esercizio ferroviario hanno reso inutili la maggior parte delle prescrizioni tecniche inserite nei progetti in questione; altre sono state riconosciute impraticabili e furono abbandonate dai loro autori, tanto che la proposta ripresa dal Descubes non comportava più, all'infuori delle disposizioni speciali ai macchinisti, che l'obbligo di munire i segnali fissi di un ingrediente automatico permettente di controllare la loro posizione.

Molto saggiamente, la Commissione del lavoro al quale il progetto è stato rinviato eliminò quest'ultima parte, stimando che il suo carattere tecnico sfugge alla competenza, di una assemblea legislativa.

Ne seguì che la proposta di legge sulla sicurezza pubblica è divenuta esclusivamente una proposta di misure eccezionali a favore dei macchinisti e fuochisti.

Abbiamo già detto come questa eccezione ci sembra poco giustificata in sè stessa. I macchinisti ed i fuochisti formano già nel personale delle ferrovie una classe privilegiata, specialmente dal punto di vista dei salari.

Un macchinista guadagna in media da 3000 a 4000 fr. all'anno, un fuochista da 2000 a 2500 franchi. Tenendo conto della pensione, che generalmente fissata alla metà dello stipendio degli ultimi anni in capo a 25 anni di servizio e nelle condizioni di età regolamentari, si vede che la posizione di questi agenti è delle più invidiabili fra quelle degli operai d'industria. Infatti essa è delle più invidiate, come lo prova il numero considerevole dei candidati a questa professione.

Il progetto del sig. Descubes tratta successivamente del lavoro, delle pensioni e delle pene disciplinari.

Sul primo punto ricorda che una serie di circolari ministeriali dal 3 ottobre 1856 al 6 novembre 1894, hanno regolato la durata e le condizioni del lavoro. Dal 1891 al 1894, se ne contano quattro, ciò che fa dire al signor Descubes: « Non vi fu dunque un Ministro dei Lavori Pubblici che non abbia considerato come indispensabile di fissare in modo imperativo le regole alle quali deve sottomettersi l'organizzazione del lavoro dei macchinisti e dei fuochisti. È fuor di dubbio però, e la ripetizione stessa delle ingiunzioni lo prova dell'evidenza, che queste regole non sono mai state osservate ».

Senza dubbio l'onorevole deputato non ha un ricordo ben chiaro delle circolari in questione; altrimenti saprebbe che lungi dall'essere la ripetizione l'una dell'altra, esse hanno stabilito delle norme completamente differenti. Quella di Yves Guyot nel 1891, ha fissato la durata massima di lavoro a 12 ore sopra 24. La seguente, dovuta al signor Viette, ha introdotto delle nuove restrizioni specificando che ogni periodo di lavoro doveva esser intercalato tra due riposi ininterrotti di almeno dieci ore, e che una durata di ventiquattro ore consecutive non doveva mai comprendere più di 12 ore di lavoro e 10 ore di riposo ininterrotto. Infine il regolamento Jonnart, modificando la precedente a vantaggio del personale, ha ridotto a 10 ore la giornata di lavoro effettivo.

La frequenza di queste prescrizioni ministeriali, che il signor Descubes invoca come prova della necessità di una legge, è dunque, al contrario, la prova più convincente che la regolamentazione del lavoro è costantemente perfettibile e che male si acconcierebbe alle prescrizioni rigide di un testo di legge.

Se il sig. Yves Guyot avesse fatto, dell'organizzazione del lavoro, l'oggetto di una legge, i macchinisti godrebbero ora dei miglioramenti che si sono fatti in seguito?

Ma, dice l'on. relatore, le regole fissate non furono mai osservate. Anche qui, l'autore del progetto sembra male informato. Le regole prescritte dall'Amministrazione superiore sono rigorosamente osservate. Noi non entreremo nella discussione dei quattro esempi che cita l'on. relatore e che è d'altronde impossibile di verificare, mancando indicazioni precise; ammettendo che si tratti realmente di derogazioni dalle regole stabilite, è certo che in un esercizio così complesso come quello delle ferrovie, si trova talvolta di fronte a circostanze impreviste e di forza maggiore che non permettono di seguire esattamente il programma normale sotto pena di arrestare completamente il servizio: nessun testo di legge non potrà fare che sia altrimenti. Ma ciò che vi è di certo pure è che in realtà queste derogazioni sono rare o che ciascuna di essa è giustificata

dalle circostanze speciali in cui si è prodotta; gli specchi mensili controllati dall'Amministrazione ne fanno fede, e noi siamo persuasi che se la proposta viene in discussione, il Ministro dei Lavori Pubblici non esiterà ad affermarlo dalla tribuna.

Il sig. Descubes ammette d'altronde egli stesso queste derogazioni accidentali, ma propone di pagarle ai macchinisti come ore supplementari di lavoro.

È dunque per lui esclusivamente una questione di salari; a questo punto di vista noi faremo osservara che la giornata dei macchinisti essendo pagata circa 10 franchi per 10 ore di servizio, questi agenti sono certamente quelli che meno dovrebbero reclamare un'indennità per un lavoro eccezionale che incombe loro a ciascuno meno di un a volta all'anno in media.

Il progetto del sig. Descubes deroga dal regolamento attuale sopra un secondo punto: egli conta il tempo di riserva come lavoro, anche quando l'agente si riposa nel dormitorio o refettorio del deposito.

La ragione è, per l'on. relatore, « che nella maggior parte dei casi, i dormitori dei depositi e delle officine sono situati in tal modo che il riposo non è possibile ».

Se fosse così, bisognerebbe ammettere che i numerosi macchinisti che il turno regolare porta in questi dormitori non possono dormire più dei loro camerati incaricati del servizio di riserva, e contare come lavoro tutti i riposi che prendono fuori della loro residenza; bisognerebbe ammettere pure che i capi-stazione che alloggiano colla loro famiglia in prossimità dei binari di circolazione dei treni, non godono mai riposo. Ma si sa con quale facilità l'uomo si abitua al rumore che gli è famigliare.

D'altronde, in ciò che concerne particolarmente i dormitori dei macchinisti, sono quasi sempre stabiliti in un edifizio scartato od in uno annesso alla rimessa locomotive dalla parte opposta ai binari di circolazione.

Riguardo ai riposi periodici, che il relatore propone di accordare ai macchinisti in ragione di ventiquattro ore ogni dieci giorni, è infatti, come lo riconosce lui stesso, la regola già seguita dappertutto.

La sua proposta non conferisce dunque agli agenti alcun nuovo vantaggio; per contro, limitando in modo stretto a dieci giorni il limite massimo nel quale il riposo deve essere accordato, essa ha l'inconveniente di ridurre ancora l'elasticità della regolamentazione attuale, ciò che produce neccessariamente una minor buona utilizzazione del personale ed in conseguenza un aumento di spese.

Ciò non soltanto senza alcun profitto per gli agenti, ma pure a loro detrimento, poichè hanno attualmente sopra certe reti la facoltà di prendere insieme i loro tre giorni di riposo mensile e di costituirsi così un congedo di qualche durata.

Esaminiamo dapprima la giustificazione che il relatore dà delle disposizioni eccezionali proposte a favore dei macchinisti:

« E con una grande rapidità che questi agenti arrivano allo stato fisico che sopprime nell'uomo ogni attitudine al lavoro. Se non c'è mestiere in cui il rischio professionale sia così grande, non ve n'è un altro che estenui l'uomo come quello...

Secondo i lavori dei fisiologi, nella generalità dei casi, gli agenti attivi della trazione sono stanchi dopo 10 anni, sofferenti dopo 15 e raramente capaci dopo 20, di fare un lavoro utile... D'altra parte, ogni anno, essi pagano alla morte un più largo tributo che gli altri operai dell'industria.

È così che noi rileviamo nella statistica pubblicata dall'Ufficio del Lavoro per il 1893 una media di 120 morti in seguito ad accidenti per 1000 impiegati del servizio attivo nelle Compagnie ferroviarie francesi ».

Queste asserzioni sono esatte, ed i macchinisti sono realmente votati ineluttabilmente ad un invalidità prematura? Fortunatamente, non è così.

In ciò che concerne la fatica e la malattia, noi faremo appello a qualche dato preciso. Nel 1891, il Comitato dell'esercizio tecnico delle ferrovie ha fatto, su invito del Ministro dei Lavori Pubblici, uno studio sulle condizioni effettive nelle quali si trovano a questo punto di vista i macchinisti e fuochisti in rapporto agli altri agenti ferroviari.

Si rilevò, da una parte, il numero di impiegati di diversi servizi messi in pensione anticipatamente per infermità durante un periodo di dieci anni; dall'altra, il numero degli agenti in servizio ad una data determinata, per categoria di età. Il comitato incaricato di spogliare e di analizzare questi schiarimenti, ha dichiarato che in sei reti sopra sette il numero proporzionale delle pensioni anticipate per i macchinisti e fuochisti è comparabile a quello che concerne gli altri agenti dei treni e non è niente esagerato.

D'altra parte nell'anno scorso, l'Ufficio del Lavoro ha proceduto, sulla domanda del Consiglio dei Ministri, ad una inchiesta sui salari e le condizioni del lavoro nelle manifatture dello Stato e nelle Compagnie ferroviarie.

I dati raccolti a questo scopo ripartiscono gli agenti in cinque categorie d'età (12 a 18 anni, 18 a 25, 25 a 45, 45 a 60, al di là di 60) e costituiscono un documento utile dal punto di vista che ci preoccupa.

Disgraziatamente non sono ancora stati pubblicati; ma noi abbiamo sott'occhio gli specchi forniti da una Compagnia. interessata, e noi togliamo da essi le cifre seguenti:

Al 1° Inglio 1895, il personale impiegato nel servizio del materiale e della trazione delle Compagnie in questione comprendeva 8162 agenti, di cui 1172 macchinisti e fuochisti 1184; il resto composto di manovratori e di operai dei depositi e delle officine.

Il numero e la proporzione degli agenti in età superiore ai 45 anni erano rispettivamente:

Di 267, cioè 24 0[0 per i macchinisti;
» 211 » 19 » » i fuochisti;
» 1170 » 24 » » il resto del personale.

Si vede che la proporzione dei macchinisti è esattamente uguale alla normale e quella dei fuochisti gli è di poco inferiore.

È dunque realmente inesatto il dire che il servizio delle macchine stanca prematuramente quelli che lo fanno.

La medesima cosa pella questione del rischio professionale.

Il signor Descubes fa appello alla statistica dell'Ufficio del lavoro, ma il coefficiente di mortalità che indica (1.20[1000), si applica alla totalità degli impiegati e non prova, per conseguenza, nulla dal punto di vista speciale dei macchinisti e dei fuochisti. Rimarchiamo di volo che il rischio professionale afferente all'esercizio delle ferrovie non è il maggiore di tutti; riportandosi infatti alle statistiche così complete fatte in Germania ed in Austria in esecuzione delle leggi sull'assicurazione obbligatoria, si vede che nella classificazione delle professioni per ordine di pericolo, le ferrovie non occupano che la 9ª classificazione nel 1888, la 14ª nel 1890 e la 18ª nel 1892.

In questo coefficiente medio relativo all'esercizio delle strade ferrate, quale è la parte speciale al personale dei macchinisti e fuochisti?

	Proporzione per rapporto a 1000 agenti occupati nell'impiego considerato	
	morti	feriti
Capi-stazione	1 »	0.5
Conduttori e guardia-freni (treni merci)	4.5	47 6
Cantonieri	1.9	2.3
Guardie-barriere	1.6	0.9
Macchinisti	1 »	17.2
Bagagliai	1.5	9.6
Guardie eccentriche	6.4	66.6
Fuochisti	1.9	27 »
Sorveglianti	1.1	4 »
Conduttori (treni viaggiatori)	1.7	14.2
Segnalatori	0.6	1.9
Operai	0.2	0.4
Diversi	0.9	4 »

Anche qui noi dobbiamo ricorrere alle statistiche estere, davanti al mutismo delle nostre. Il Ministero del Com-

mercio inglese (*Board of Trade*) pubblica ogni anno uno specchio molto completo degli accidenti sopravvenuti nel Regno Unito tanto ai viaggiatori quanto agli impiegati delle ferrovie. Dall'ultima statistica, afferente all'anno 1894, stralciamo la precedente tabella.

Risulta da questa comparazione che i macchinisti e fuochisti non sono gli agenti più esposti, e che la loro mortalità per accidenti in servizio è minore di quella degli agenti della via e dei treni.

Si vede dunque come è poco fondata la proposta di un regime di favore per il personale delle locomotive, che costituisce già una vera aristocrazia nella corporazione degli impiegati ferroviari.

Noi non conosciamo d'altronde alcun privilegio di questa sorta nella legislazione degli altri paesi, e non conviene, pare, ad una nazione democratica il prendere l'iniziativa di una tale ineguaglianza di trattamento. Essa sarebbe profondamente ingiusta riguardo gli agenti degli altri servizi, che lavorano colla stessa alacrità, corrono i medesimi pericoli ed hanno perciò gli stessi diritti dei macchinisti.

In quanto all'essenza del progetto del signor Descubes, la caratteristica più saliente è di conferire ad ogni macchinista o fuochista il diritto alla pensione in capo a venti anni di servizio, senza condizioni di età. Si può ammettere ragionevolmente che un uomo abbia finito il suo còmpito quando ha lavorato venti anni della sua vita, e che in quel momento abbia pure solamente 45 anni, sia in diritto al riposo? D'altra parte, non è certo che gli agenti così privilegiati, sentendosi ancora perfettamente validi, si impiegheranno in altri rami dell'industria, e che, mercè la pensione che assicurerà loro l'esistenza, potranno lavorare a condizioni infinitamente meno rimuneratrici degli altri operai, che subiranno così una concorrenza disastrosa? Infine, non si sarebbe necessariamente condotti ad estendere a tutto il personale la misura presa dapprima in favore dei macchinisti, e si renda conto delle spese che ne risulteranno nel bilancio delle ferrovie, il cui capitale delle pensioni si eleva già a più di 20 milioni!

Diremo, per conchiudere, una parola sulla questione delle ammende, di cui il sig. Descubes reclama la soppressione per i macchinisti e per i fuochisti. Qui ancora, non c'è motivo per ammettere un'eccezione a favore dei macchinisti e dei fuochisti. Ma se si considera la questione da un punto di vista più generale, si riconosce che essa dà luogo ad apprezzamenti diversi. Il Consiglio Superiore del Lavoro che se ne occupò nella sua seconda sezione dell'anno 1892, non volle emettere una risoluzione positiva ed ha preferito lasciare a ciascun stabilimento l'iniziativa delle misure disciplinari che giudicherà più efficaci. Parecchi membri del Consiglio hanno infatti espresso il timore che la soppressione delle ammende portava con sè l'introduzione di repressioni con punizioni, sospensioni, ecc., assai più pregiudizievoli al personale.

Per ciò che concerne particolarmente le Compagnie ferroviarie, qualcuna ha soppresso le ammende, altre hanno creduto bene di mantenerle. È da rimarcarsi che in questo ultimo caso il prodotto delle ritenute è generalmente versato ad un fondo di soccorsi, e che il personale è, in conseguenza, il solo che ne trae partito. Noi pensiamo col Consiglio del Lavoro che la questione non comporta delle prescrizioni assolute e che non vi è modo di legiferare a questo riguardo.

Insomma, il rapporto del sig. Descubes non sembra giustificare le disposizioni gravissime che propone di consacrare legalmente.

Da una parte non tiene conto sufficientemente delle modificazioni sopravvenute dopo il 1891 specialmente dei miglioramenti importanti realizzati dal sig. Ionnart. D'altra parte crea delle ineguaglianze tra diverse categorie di lavoratori che tutti hanno la loro parte di responsabilità e di merito nell'opera comune.

Rammentiamo terminando che la situazione degli agenti ferroviari è stata, in questi ultimi anni, oggetto di una sollecitudine speciale: i salari sono stati aumentati, le pensioni estese e migliorate, il lavoro ridotto. La condizione di questo personale è incontestabilmente oggidì una delle migliori fra quelle dell'industria. Prima di migliorarla ancora, bisogna considerare che tutte queste misure si traducono in spese considerevoli che, per la garanzia degli interessi, ricadono per il momento a carico dello Stato, e l'impediscono di fare i sacrifici necessari per migliorare la parte d'altre categorie di lavoratori altrettanto benemerite. Come lo dice molto giustamente l'on. Labat nel suo Rapporto sul bilancio delle garanzie d'interesse pel 1896: « Le risorse che lo Stato può consacrare al miglioramento generale del benessere dei lavoratori essendo limitate, ciò che dà in più agli uni è in meno per gli altri. Se lo Stato vuol condursi da buon padre di famiglia, deve fare l'indispensabile per tutti, prima di dare a qualcuno ciò che è semplicemente utile o che è semplicemente necessario. Un progresso nuovo non sarà possibile che se la situazione generale del paese non si migliora ».

Se questo apprezzamento è vero per la totalità degli impiegati ferroviari, esso lo è *a fortiori* per il personale dei macchinisti e dei fuochisti, che è già certamente il più favorito di tutti.

INFORMAZIONI PARTICOLARI
DEL *MONITORE*

L'esercizio ferroviario ed il Ministro Prinetti.

Nei giorni scorsi l'on. Ministro Prinetti ha convocato tutti gli Ispettori dei Circoli ferroviari del Regno per impartir loro istruzioni pel riordinamento degli uffizi e per disciplinare una più rigorosa sorveglianza su tutto l'esercizio ferroviario nell'interesse del pubblico e del commercio.

Il Ministro ha aperta l'adunanza con un discorso nel quale ha spiegato l'oggetto della riunione e del quale si è già data la massima pubblicità.

Avendo il comm. Ripa di Meana chiesto di essere sollevato dalla reggenza dell'Ispettorato, il Ministro disse che aveva deciso di assumerne personalmente la direzione, coadiuvato dal commendatore Ottolenghi.

Quindi s'iniziò la discussione sui varii argomenti attinenti al servizio.

I risultati della discussione e delle diverse proposte, che gli Ispettori si sono riservati d'inviare per iscritto, formeranno al più presto oggetto di apposite disposizioni, che l'on. Ministro dei lavori pubblici prenderà.

Alla convocazione erano presenti:

Capo-Circolo Torino — comm. Vincenzo Crosa.
» » Milano — cav. Leonida Spreafico.
» » Verona — cav. Giovanni Balzaretti.
» » Firenze — cav. Gino della Rocca.
» » Ancona — cav. Muttoni.
» » Roma — cav. Stefano Talocci.
» » Napoli — cav. Ernesto Zocchi.
» » Foggia — comm. Vincenzo Niccolari.
» » Palermo — cav. Giovanni Piccini.
» » Cagliari — cav. Attilio Cattabeni.

Mancava il Capo-Circolo di Bologna, cav Giovanni Pizzini, il quale, a quanto ci viene assicurato, avrebbe presentato domanda per essere esonerato dal servizio per avanzata età.

><

Modificazioni nei servizi del R. Ispettorato Generale delle Ferrovie.

Il Comitato Superiore delle Strade Ferrate si è pronunciato in senso favorevole sulle modificazioni proposte dal Ministro Prinetti nelle attribuzioni delle singole Di-

visioni dell'Amministrazione Centrale del R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate: ed ora tali modificazioni, le quali implicano variazioni all'art. 11 del Regolamento dell'Ispettorato medesimo, trovansi in esame presso il Consiglio di Stato.

Le proposte modificazioni considerano essenzialmente la istituzione di una Divisione nuova, alla quale sarà preposto il sig. cav. De Casa, già Capo-Circolo a Palermo, e che si occuperà degli affari dell'esercizio, e la soppressione dell'Ufficio di Gabinetto, le cui attribuzioni (affari del personale, servizio biglietti ed economato) saranno affidate alla Divisione che si occupa attualmente delle concessioni all'industria privata.

La parte tecnica degli orari passerà alla dipendenza della Divisione delle Tariffe, ciò che sembra assai più razionale; massime che per tal modo viene ad essere alleggerita di lavoro una Divisione (la 3ª attuale) la quale era veramente stracarica di attribuzioni e che perciò potrà funzionare assai meglio.

><

Linea Savona-Bra.

(*Viadotto provvisorio in legno sul torrente Acquabona*).

Fu in questi giorni terminato e aperto al transito regolare dei treni il viadotto provvisorio in legno costrutto sul vallone Acquabona fra le stazioni di Savona e S. Giuseppe in sostituzione dell'esistente ponte con pile murarie e travata metallica, la quale, da tempo, stante la non razionale sua costituzione e le alterazioni subite dal ferro, non presentava più le necessarie garanzie di sicurezza.

Il nuovo viadotto in legno, della lunghezza di circa metri 200, è sostenuto da stilate distanti m. 10 l'una dall'altra, di altezza varia fino ad un massimo di m. 38 sul fondo del vallone.

L'opera, molto ardita, fu egregiamente compiuta dall'impresa Monzini di Savona, quella stessa che aveva già eseguito l'analogo lavoro due anni fa sul torrente S. Bartolomeo sulla medesima linea.

Il giorno 21 del mese corrente, alla presenza del R. Ispettore-Capo del Circolo di Torino, dell'Ingegnere Direttore e dell'Ingegnere-Capo del servizio Mantenimento e Costruzioni Rete Mediterranea, furono eseguite sul viadotto ripetute e complete prove di resistenza, le quali dettero ottimi risultati, onde il transito dei treni fu immediatamente trasportato dal vecchio al nuovo manufatto.

Reso così libero l'antico viadotto metallico, si porrà mano al più presto alla demolizione dell'impalcatura e alla sostituzione della medesima mediante 5 arconi murari di 30 m. di luce che poggieranno sulle stesse pile esistenti, convenientemente ridotte di altezza, facendo così subire a questa importante opera d'arte una trasformazione e sistemazione definitiva identica a quella apportata all'analogo manufatto sopradetto di S. Bartolomeo, circa il quale sono comparse a suo tempo su questo giornale opportune informazioni.

In tal modo verrà a cessare sulla linea Savona-Bra uno stato di cose che da molti anni è stato causa di inevitabili ritardi e irregolarità nella marcia dei treni.

><

Ferrovia Cuneo-Ventimiglia.

(*Stato dei lavori della grande galleria di Tenda*).

Diamo nel seguente prospetto la situazione, riferita al 1º ottobre 1896, dello scavo e delle murature della grande galleria del Colle di Tenda, della lunghezza di m. 8100, in costruzione lungo il tronco da Limone a Vievola, della ferrovia da Cuneo a Ventimiglia.

Scavo:	Dal 1º al 31 ottobre 1896	Dal principio dei lavori al 31 ottobre 1896	A farsi
Avanzata inferiore	156.10	5373.10	2726.90
Avanzata superiore	135.00	5056.60	3043.40
Calotta	142.00	4775.82	3324.18
Strozzo	96 00	4607.00	3493.00
Piedritto destro	66.27	4421.40	3678.60
Piedritto sinistro.	45.50	4401.85	3698.15
Grande sezione completa	45.86	4400.00	3700.00
Murature:			
Calotta	124.40	4735.22	3364.78
Piedritto destro	60.27	4415.40	3648.60
Piedritto sinistro	45.50	4401.85	3698.15
Acquedotto centrale	»	4187.20	3912.80
Marciapiedi destro	»	4160.40	3939.60
Marciapiedi sinistro	»	4312.40	3787.60

><

Ferrovia Circumetnea.

(*Apertura dell'esercizio del tronco Giarre-Riposto*).

In seguito alla visita di ricognizione da parte di apposita Commissione governativa, composta dei signori cavaliere ing. De Pretto, in rappresentanza del R. Ispettore-Capo del Circolo ferroviario di Palermo, e del cav. ingegnere Bonanno, R. Ispettore tecnico governativo per le costruzioni in Sicilia, venne fissata per il giorno 25 del corrente mese l'apertura all'esercizio, per il servizio dei viaggiatori, dei bagagli e delle merci a grande velocità del tronco Giarre-Riposto della Ferrovia Circumetnea, salvo ad estenderlo all'intero servizio merci quando sarà ultimata la strada di accesso dal paese di Riposto alla stazione.

><

Ferrovie del Mediterraneo.

(*Assemblea generale degli Azionisti*).

Il 25 corrente, come fu preannunciato, si tenne a Milano l'Assemblea generale degli Azionisti della Società delle Strade Ferrate del Mediterraneo per udire le relazioni del Consiglio e dei Sindaci e per approvare il bilancio.

Erano presenti 88 Azionisti che rappresentavano azioni 11,702, ossia, 23,333 voti.

Il presidente del Consiglio, senatore Sanseverino-Vimercati, constatato il numero legale, dichiarò aperta la seduta.

L'avv. Peregalli, Ispettore principale della Direzione generale e segretario del Consiglio, lesse la Relazione del Consiglio.

Indi il comm. Silvestri, Sindaco della Società, diede lettura della Relazione dei Sindaci.

Tanto di una che dell'altra Relazione abbiamo dato nei precedenti numeri un sunto, come ne daremo pure il testo, secondo il solito, a cominciare dal presente foglio.

L'azionista Nofri ha letto e quindi deposto alla Presidenza una dichiarazione delle Associazioni federate dei ferferrovieri riguardanti i noti reclami contro l'Amministrazione, abbandonando subito la sala assieme ad altri colleghi appartenenti alle dette Associazioni.

Dietro domanda di un azionista, il comm. Massa spiegò come si sieno realizzate delle serie economie nelle spese per l'Amministrazione centrale. Spiegò pure che una non indifferente somma, a titolo di compenso, venne elargita a impiegati messi in pensione per ringiovanire il corpo di quelli in servizio.

Il Direttore generale, rispondendo indirettamente ai delegati dei ferrovieri, segnalò che dal 1885 in poi la parte del personale più favorito dalla Società nelle gratificazioni fu appunto quella degli agenti.

L'azionista Erba raccomandò l'impianto d'una stazione a Musocco per le merci a piccola velocità.

Il comm. Massa rispose che sarebbe utile istituire a Musocco una grande stazione a piccola velocità. Ma si deve tener conto che la Società è soltanto esercente e che tale còmpito spetta al Governo... Terrà conto della raccomandazione e di nuovo solleciterà.

La discussione fu chiusa.

Si approvarono all'unanimità il bilancio e il riparto del dividendo.

Si doveva poi passare alle modificazioni dello Statuto: ma fece difetto il numero legale, esigendosi, come Assemblea straordinaria, la presenza di rappresentanti dei due terzi delle Azioni.

Si passò infine alle nomine.

Vennero eletti alla quasi unanimità:

Ad Amministratori: Belinzaghi conte Decio, rielezione; Borghese don Francesco duca di Bomarzo, id.; Cattaneo comm. Roberto, id.; Durazzo Pallavicini marchese Giacomo, id.; Di Montagliari marchese Giovanni, id.; Rava comm. Enrico, id.; Sanseverino-Vimercati conte ingegnere Alfonso, id.; Pollone Eugenio, nuova elezione; Bertarelli comm. Tommaso, id.

A Sindaci effettivi: Silvestri comm. rag. Giovanni; Oppenheim barone Alberto; Schuster Burckhardt J. J.; Joel comm. Otto; Allasia comm. ing. Filiberto, tutte rielezioni.

A Sindaci supplenti: Crispi cav. avv. Antonio, rielezione; Besozzi Alessandro, nuova elezione.

In tal modo il Consiglio d'Amministrazione rimane così costituito:

Presidente: Sanseverino-Vimercati conte ing. commendatore Alfonso, senatore del Regno.

Vice-Presidenti: Pariani avv. comm. Antonio; Falcone avv. comm. Giacomo.

Consiglieri: Arlotta, comm. Mariano; Belinzaghi conte Decio; Bertarelli comm. Tommaso; Bigatti cav. Ambrogio; Borghese don Francesco duca di Bomarzo; Casana avv. barone Ernesto; Cattaneo comm. Roberto; Cavallini comm. Luigi; Durazzo Pallavicini marchese Giacomo; Frescot avv. comm. Filiberto, senatore del Regno; Maraini, ing. comm. Clemente; Montagliari (di) marchese comm. Giovanni; Pallavicino marchese Domenico; Podestà barone Luca; Pollone cav. Eugenio; Rava comm. Enrico; Soldati avvocato Leopoldo; Trezza comm. Cesare; Villa comm. Achille; Visconti Venosta nob. comm. Giovanni.

Collegio sindacale: Silvestri rag. comm. Giovanni; Oppenheim barone Alberto; Schuster Burckhardt G. G.; Joel comm. Otto; Allasia ing. comm. Filiberto.

Crispi avv. cav. Antonio, *sindaco supplente.*

Direttore generale: Massa ing. comm. Mattia.

><

Conferenza del Ministro dei Lavori Pubblici coi Direttori generali delle ferrovie.

Sappiamo che per domani, domenica, l'on. Ministro dei Lavori Pubblici ha indetto una nuova Conferenza a Roma coi Direttori generali della Mediterranea e dell'Adriatica per discutere intorno alle pendenti questioni ferroviarie.

><

Nuove costruzioni dell'Adriatica.

(*Stato dei lavori al 1° ottobre 1896*).

I. — Linea Lecco-Colico (in esercizio).

Continuano i lavori di completamento e sistemazione della linea.

II. — Linea Rocchetta Melfi-Potenza.

Tronco Rocchetta-Rionero (in esercizio). — Si seguita a lavorare in opere di sistemazione e consolidamento.

Tronco Rionero-Potenza. — a) Movimenti di materie. — Parte eseguita in rialzo m³ 479,280. Parte eseguita in iscavo m³ 486,122. Totale m³ 965,402. Parte da eseguirsi in rialzo m³ 86,700. Parte da eseguirsi in iscavo m³ 77,088. Totale m³ 163,788. Movimento complessivo m³ 1,129,190. Il lavoro eseguito corrisponde a 85[100 del totale, con l'aumento di 4[100 sul quantitativo del mese precedente.

b) Opere d'arte. — Delle 147 opere d'arte (fra maggiori e minori), N. 83 sono ultimate, 59 in costruzione e 5 non ancora iniziate. Durante il mese si è lavorato in 19 opere maggiori ed in 23 minori. Il lavoro eseguito corrisponde a 88[100 del totale, con l'aumento di 7[100 sul quantitativo del mese precedente.

c) Gallerie. — Durante il mese si è lavorato, più o meno, in tutte le 12 gallerie in costruzione. Nell'insieme si hanno: N. 5 gallerie ultimate, della lunghezza complessiva di m. 4111; N. 12 in costruzione, della lunghezza complessiva di m. 6018, e di questi sono eseguiti m. 5535. Il lavoro fatto corrisponde a 93[100 del totale, con l'aumento di 2[100 sul quantitativo del mese precedente.

d) Stazioni. — Si è lavorato nel mese al solo fabbricato viaggiatori in stazione di Potenza Superiore. Il lavoro fatto corrisponde a 73[100 del totale, coll'aumento di 1[100 sul quantitativo del mese precedente.

e) Case cantoniere. — Ultimate N. 36, in costruzione N. 4. Si è lavorato nel mese in due, eseguendo opere di finimento. Il lavoro fatto può ritenersi di 96[100 del totale, coll'aumento di 1[100 sul quantitativo del mese precedente.

f) Passaggi a livello. — Lavoro eseguito 64[100 del totale, aumento di 1[100 sul quantitativo del mese precedente.

g) Opere di consolidamento. — Ultimate nel mese, N. 13, iniziate altre 7. Nell'insieme si hanno: N. 73 ultimate; in corso di costruzione N. 23.

h) Armamento. — Lavoro del mese: Massicciata, 1° strato, ml. 680; massicciata, 2° strato, ml. 385. Posa ml. 800 e nell'insieme: Massicciata, 1° strato ml. 14,160; massicciata, 2° strato ml. 2,300. Posa, ml. 5,260.

III. — Linea Sulmona-Isernia.

Tronco Sulmona-Cansano (in esercizio).

Tronco Cansano-Isernia. — a) Movimenti di materie. — Parte eseguita in rialzo m³ 1,325,685. Parte eseguita in iscavo m³ 933,745. Totale m³ 2,259,430. Parte da eseguirsi in rialzo m³ 38,020. Parte da eseguirsi in iscavo m³ 15,460. Totale m³ 53,480. Movimento complessivo m³ 2,312,910. Il lavoro fatto corrisponde a 97[100 del totale, coll'aumento di 2[100 sul quantitativo del mese precedente.

b) Opere d'arte. — Delle 345 opere d'arte (fra maggiori e minori), N. 318 sono ultimate, N. 22 in costruzione e N. 5 (minori) non iniziate. Durante il mese si è lavorato in 20 opere maggiori, ultimandone 7, ed in 17 minori, ultimandone 13. Il lavoro fatto corrisponde a 92[100 del totale, coll'aumento di 2[100 sul quantitativo del mese precedente.

c) Gallerie. — Possono dirsi tutte ultimate, non restando che la Galleria artificiale, progressiva 91,352, cui manca 36 metri di muratura calotta per essere anch'essa ultimata.

d) Stazioni. — Si è lavorato nel mese in 12 fabbricati delle varie stazioni (nello stato di avanzamento sono indicate con × rosso le opere nelle quali si è lavorato durante il mese). Nell'insieme si hanno: N. 4 stazioni con i fabbricati ultimati, e N. 11 con i fabbricati in costru-

zione. Il lavoro fatto corrisponde a 86[100 del totale coll'aumento di 3[100 sul quantitativo del mese precedente.

e) Case cantoniere. — Si è lavorato nel mese in N. 6 caselli, eseguendo opere di finimento. Complessivamente si hanno: N. 74 case ultimate, e N. 23 in costruzione. Il lavoro fatto corrisponde a 96[100 del totale, coll'aumento di 1[100 sul quantitativo del mese precedente.

f) Passaggi a livello. — Lavoro eseguito 60[100 del totale, coll'aumento di 2[100 sul quantitativo del mese precedente.

g) Opere di consolidamento. — Ultimate nel mese N. 11. Iniziate altre 5. Complessivamente si hanno N. 139 ultimate; N. 9 in costruzione.

h) Armamento. — Eseguiti nel mese ml. 4900 di massicciata in 1° strato, ml. 8200 in 2° strato, e ml. 5000 di posa. Nell'insieme si ha: Massicciata 1° strato metri lineari 81,770. Massicciata 2° strato ml. 29,306. Posa ml. 59,750.

><

Conferenza oraria internazionale a Vienna.

Alla Conferenza oraria internazionale che avrà luogo a Vienna nei giorni 9 e 10 dicembre p. v. (annunciata nel numero precedente), il R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate sarà rappresentato dal capo-sezione signor cav. ing. Pietro Zacchi. La Mediterranea manda suoi rappresentanti alla Conferenza stessa i signori comm. Lampugnani, capo-servizio del Movimento e Traffico del primo compartimento, e cav. Mayr, Ispettore principale presso la Direzione Generale.

L'Adriatica ha delegato a suoi rappresentanti i signori Becchini Carlo Ulderico, capo-movimento centrale, e Bavastro cav. Vittorio, ispettore centrale.

><

Per una Cassa di previdenza fra il personale delle Ferrovie.

Siamo informati che il signor Arturo Adenè, capostazione della Rete Mediterranea a Tufo, in provincia di Avellino, ha presentato a S. M. il Re, invocandone il patrocinio, una proposta avente per oggetto l'istituzione di una Cassa di previdenza fra il personale delle ferrovie italiane, mediante un contributo mensile fisso, col provento del quale verrebbe assicurato un assegno alle famiglie in caso di morte dei soci dopo un anno di compartecipazione, e sarebbe fondato un orfanotrofio pel ricovero dei figli minorenni di agenti ferroviari morti in attività di servizio.

><

Disposizioni ministeriali relative alle concessioni di tramvie.

Siamo informati che S. E. il Ministro dei Lavori Pubblici ha disposto che in ogni *disciplinare*, relativo a concessione di tramvie, debbano sempre essere comprese delle disposizioni che facciano obbligo alle Società concessionarie:

a) di assumere in servizio ex-impiegati governativi ed ex-sotto-ufficiali dell'esercito;

b) di prestare una congrua cauzione;

c) di pagare una penalità in caso di inadempienza degli obblighi assunti.

Le dette norme generali sono state formulate negli appositi seguenti articoli:

« Art. ... La Ditta concessionaria è obbligata ad assumere pel servizio della costruzione della linea N. ... impiegati straordinari già addetti ai lavori di conto dello Stato; e terminata la costruzione dovrà adibirli all'esercizio della linea stessa, sempre che abbiano i requisiti necessari pel disimpegno delle relative mansioni; in verun caso tali impiegati potranno essere licenziati dal servizio senza fondati motivi riconosciuti dall'Autorità governativa. La Ditta stessa dovrà assumere in servizio ex sotto-ufficiali dell'esercito nella misura di un terzo almeno dei posti d'ordine e di custodia, in conformità delle prescrizioni degli articoli 10 e 20 della Legge 8 luglio 1883, n. 1470.

« Art. ... A garanzia degli obblighi assunti verso l'Amministrazione dello Stato relativamente all'impianto ed all'esercizio della tramvia di che trattasi, la Ditta concessionaria dovrà fare un deposito di L. ... di rendita in Cartelle del Debito Pubblico od in altri titoli accettabili a giudizio dell'Amministrazione governativa. Nel caso che l'Amministrazione stessa dovesse valersene per pagamento di penalità che la Ditta concessionaria non avesse soddisfatte, o per qualsiasi altra causa, è fatto obbligo assoluto alla Ditta medesima di riportare al completo il deposito suddetto nel termine di dieci giorni, sotto pena di decadenza della concessione.

« Art. ... Mancando ad una qualunque delle condizioni stabilite nel presente disciplinare, per cui non sia fissata speciale penalità, la Ditta concessionaria sarà soggetta ad una penale da L. 10 a L. 100 a giudizio dell'Ispettore del Compartimento del Genio civile, salvo ricorso al Ministero dei Lavori Pubblici.

><

Ferrovie dell'Adriatico.

(*Progetti preventivi, ecc., presentati all'approvazione governativa*).

La Direzione Generale delle Strade Ferrate Meridionali ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici:

1. Il preventivo della spesa di lire 3635 occorrente per provvedere al completamento della delimitazione lungo il tronco da Parma a Piadena della ferrovia *Parma-Brescia-Iseo*;

2. La proposta dei lavori occorrenti per l'impianto del secondo binario e relativa fossa a fuoco della rimessa locomotive *nella stazione di Colico.* Spesa occorrente lire 1920;

3. Il contratto stipulato colla Ditta Onori Giustino, per la fornitura ed il collocamento in opera di persiane in legno e di reticelle metalliche alle porte a vetri nei fabbricati viaggiatori delle stazioni di Montorsoli, di Vaglia, di San Piero a Sieve e di Borgo San Lorenzo, nella linea da *Faenza a Firenze;*

4. La proposta per la sistemazione con volti in muratura dei ponticelli e sottovia a fasci di rotaie situati ai km. 8.442.82, 43.878.38, 44.423.54 e 47.698.43 ed il ponte a travata metallica puntellata al km. 20.706.58 della linea Bologna-Otranto, tronco *Bologna-Faenza.* La spesa complessiva all'uopo preventivata ammonta a lire 35,400 ed alla esecuzione delle opere si propone di provvedere, in economia, per gli spostamenti e le modificazioni ai binari, ed in appalto a licitazione privata fra Ditte favorevolmente conosciute i lavori rimanenti;

5. La proposta per l'applicazione di suonerie di controllo al disco girevole verso Foggia nella stazione di Maddaloni Superiore, lungo la ferrovia da *Foggia a Napoli* e per sistemare la posizione. Spesa preventivata lire 700;

6. La proposta per sistemare la posizione di segnali a disco e per applicare le sonerie elettriche di controllo al disco verso Foggia, nella stazione di *Casoria-Afragola*, con annesso preventivo di spesa di lire 1210;

7. La proposta per la rimozione della piattaforma girevole, del diametro di m. 4.50, esistente nella stazione di Monterotondo, per utilizzarla nella stazione di Attigliano.

><

Ferrovie del Mediterraneo.
(Proposte, progetti, preventivi, ecc., presentati all'approvazione governativa).

La Direzione Generale per le Strade Ferrate del Mediterraneo ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici:

1. Il contrátto stipulato colla Ditta Cavanna Fratelli di Genova, per l'esecuzione dei lavori di ricostruzione di alcuni tratti di rivestimento in calotta, della galleria di Ronco, lungo la *ferrovia succursale dei Giovi;*

2. Il progetto dei lavori occorrenti per l'inscrizione delle nuove indicazioni chilometriche, con origine da Battipaglia, sui fabbricati del tronco Sant'Eufemia *B*-Reggio, della linea *Battipaglia-Reggio;* e per la fornitura e la posa in opera di cippi chilometrici sullo stesso tronco. La spesa all'uopo occorrente è preventivata in L. 5700;

3. Il contratto stipulato colla Ditta Grano Giuseppe di Taranto, per l'esecuzione dei lavori occorrenti nella *stazione di Cosenza*, in dipendenza dell'innesto nella medesima del tronco da Cosenza a Pietrafitta, nella linea da *Cosenza a Nocera;*

4. La proposta dei lavori occorrenti per l'impianto di un binario di raccordo fra la stazione di *Torino Porta Nuova* ed i *locali per l'Esposizione Nazionale del 1898* in Torino. Il detto raccordo si distacca a mezzo di scambi dal binario merci che collega la stazione di Torino Porta Nuova con quella di smistamento, in corrispondenza del passaggio a livello della via Ilarione Petitti, ed accede ai locali e scalo dell'Esposizione, percorrendo i corsi Dante e Massimo d'Azeglio;

5. Il contratto stipulato colla Ditta Fantoni Vincenzo e Figli di Alessandria, per l'esecuzione dei lavori d'impianto di stecconati di chiusura su diverse tratte del tronco Casale Corte Cerro-Ornavasso, della ferrovia da *Gozzano a Domodossola;*

6. Il progetto di modificazioni al fabbricato per la Regia Dogana, situato nella Sezione doganale di San Lazzaro, alla radice del ponta Andrea Doria, nello scalo di *Santa Limbania al Porto di Genova.* La spesa per la esecuzione dei lavori è preventivata in L. 1590;

7. Il contratto stipulato colla Ditta Bisio Andrea di Mondovì, per l'esecuzione dei lavori relativi alla ricostruzione ed al consolidamento alla progressiva 7068 della ferrovia da *Bastia a Mondovì;*

8. La proposta di sostituzione di un disco inservibile di vecchio modello (tipo Stato) con altro nuovo dell'ultimo modello (tipo P. L. M.) nella stazione di Bolzaneto, verso Sampierdarena, della linea *Torino-Genova.* Spesa occorrente L. 530;

9. La proposta d'impianto di un binario lungo la tratta sistemata della calata della Chiappella, in adiacenza al ponte Cristoforo Colombo, al *Porto di Genova.* Spesa preventivata L. 3600, esclusi i materiali metallici di armamento;

10. Il progetto di chiusura con cancello dell'attuale comunicazione fra l'uscita viaggiatori e la sala bagagli in stazione di *Savona-Letimbro.* La spesa all'uopo necessaria è di L. 158.

><

Per l'Esposizione centenaria di Nashville (Tennessce).

Nel prossimo anno 1897 avrà luogo a Nashville, nello Stato del Tennessee, una Esposizione internazionale centenaria, con l'appoggio ed il concorso pecuniario della città e del Governo locale. Il Regio Governo, invitato a partecipare all'Esposizione, ha declinato l'invito ed ha deliberato di astenersi da qualsiasi ingerenza riguardo al concorso dei nostri produttori a quella Mostra. L'esperienza però avendo dimostrato che in generale le Esposizioni che hanno avuto luogo fin qui negli Stati Uniti d'America, hanno giovato allo smercio dei nostri prodotti, il Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio ha interessato quello dei Lavori Pubblici a far pratiche sollecite presso le Amministrazioni ferroviarie affinchè, come già si è fatto in precedenti analoghe circostanze, accordino i consueti ribassi a favore degli espositori e dei prodotti che da essi saranno inviati alla predetta Esposizione, la quale sarà inaugurata il 1° maggio 1897, ed avrà la durata di sei mesi.

><

Biglietti di andata e ritorno fra Ricadi, ecc.

La Mediterranea ha disposto che prossimamente vengano istituiti biglietti di andata e ritorno fra Ricadi e Rosarno e fra Gioia Tauro e Nicotera.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato:

Ha ritenuto che possa essere approvata la Convenzione concordata coll'Amministrazione provinciale d'Alessandria per troncare una controversia sorta in seguito alla distruzione di una pompa e casetto, di proprietà della Provincia, distruzione resa necessaria dall'ampliamento della stazione di Asti;

Ha dato il suo parere sugli atti di collaudo e di liquidazione finale riguardanti la fornitura degli infissi fatta in dipendenza dell'ampliamento della stazione di Attigliano, nella linea da Viterbo ad Attigliano;

Ha ritenuto che sia meritevole della superiore approvazione un progetto riformato, presentato dalla Direzione delle Strade Ferrate del Mediterraneo, concernente i lavori di consolidamento del ponte sul vallone Fiori 2°, al km. 68.101.78, presso la stazione di Pisciotta, nella linea da Battipaglia a Castrocucco. La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 38,000.

><

Tariffe ferroviarie italiane.

Nell'intendimento di giovare allo sviluppo dell'industria metallurgica nazionale, le Amministrazioni delle tre grandi Reti ferroviarie sarebbero venute nella determinazione di estendere il beneficio di cui fruisce il materiale vecchio da ferrovie e da tramvie, consistente nell'applicazione del prezzo in via di rimborso della classe 8ª e della tariffa speciale N. 115, serie *F*, dietro presentazione di appositi certificati doganali, anche al materiale vecchio non compreso fra quello predetto di ferrovie e di tramvie; e così al materiale derivante dalla demolizione di bastimenti o da disfacimento di macchinario e simili.

In relazione di quanto sopra, l'Adriatica, anche a nome e per conto della Mediterranea e della Sicula, ha sottoposto alla superiore approvazione le occorrenti proposte di aggiunta alle attuali voci di tariffa.

—

È in esame presso il R. Ispettorato generale delle Strade Ferrate una proposta che la Direzione Generale delle Ferrovie Meridionali, d'accordo con quelle del Mediterraneo e della Sicilia, ha presentato circa le modificazioni che sono da apportarsi agli articoli 56, 67 e 107 delle tariffe e condizioni pei trasporti ed alla tariffa speciale

N. 124 P. V. affine di regolarizzare definitivamente la tassazione delle merci lunghe fino a m. 7, ma superanti la lunghezza di un vagone della portata inerente al peso della spedizione.

—

Il Ministero del Tesoro, d'accordo con quello delle Finanze, ha consentito che sia rinnovata fino al 30 giugno 1897, la concessione di cui fruisce la Ditta Fiorazza per i suoi trasporti di legname, alle condizioni già vigenti, eccezion fatta pel quantitativo minimo, il quale da tonnellate 3000 s'intende ridotto a 2500.

—

La Direzione Generale delle Strade Ferrate della Sicilia ha presentato all'approvazione superiore una proposta di aggiunte e di modificazioni alla tariffa speciale interna N. 50 P. V., che dovrebbero attuarsi in via d'esperimento per la durata di un anno.

Tali modificazioni riguardano i trasporti delle casse scomposte in assicelle a fasci, destinate al trasporto degli agrumi.

Ferrovie del Mediterraneo.

Prospetto del materiale mobile in servizio ed in costruzione sulla Rete al 1° ottobre 1896:

Specificazione del materiale mobile		Materiale mobile In servizio	In costruz.	Totale
I. *Locomotive:*				
a ruote libere	N.	43	—	43
a quattro ruote accoppiate:				
con avantreno girevole	»	154	—	154
con un asse portante	»	355	—	355
a sei ruote accoppiate	»	496	2	498
a otto ruote accoppiate	»	178	—	178
locomotive-*tenders* per servizio dei treni:				
a quattro ruote accoppiate	»	59	—	59
a sei ruote accoppiate	»	16	—	16
locomotive-*tenders* per manovre	»	12	—	12
Totale locomotive	N.	1313	2	1315

Proporzione per ogni chilometro di strada: in servizio 0.2299; in costruzione 0.0003; totale 0.2303.

Specificazione del materiale mobile		In servizio	In costruz.	Totale
II. *Carrozze:*				
(per servizio ordinario):				
di lusso, saloni e break S, Al	N.	56	—	56
di 1ª classe A, Ab, Ac	»	487	12	499
di 2ª classe B, Bb, Bc	»	708	21	729
miste di 1ª e 2ª classe AB, ABc	»	437	19	456
miste di 2ª classe con compartimento per la posta BU	»	50	—	50
di 3ª classe C	»	1625	40	1665
miste di 2ª e 3ª classe	»	—	—	—
miste di 1ª e 2ª e 3ª classe ABC	»	11	—	11
di 4ª classe E	»	12	—	12
ridotte per pacchi postali U	»	48	—	48
(per servizi economici):				
di 1ª classe As	»	29	—	29
di 2ª classe Bs	»	53	—	53
miste di 1ª e 2ª classe ABs	»	49	—	49
di 3ª classe Cs	»	130	—	130
di 3ª classe con compartimento bagagli CDs	»	23	—	23
miste di 1ª, 2ª e 3ª classe ABCs	»	1	—	1
Totale carrozze	N.	3719	92	3811

Proporzione per ogni chilometro di strada: in servizio 0.6514; in costruzione 0.0161; totale 0.6675.

Specificazione del materiale mobile		In servizio	In costruz.	Totale
III. *Bagagliai:*				
ordinari D	N.	—	—	—
con compartim. per la posta	»	952	—	952
Totale bagagliai	N.	952	—	952

Proporzione per ogni chilometro di strada: in servizio 0.1667.

Specificazione del materiale mobile		In servizio	In costruz.	Totale
IV. *Carri:*				
scuderia G	N.	90	—	90
per piccolo bestiame TT	»	60	—	60
per merci, coperti H, Hm	»	3256	50	3306
per merci e bestiame, coperti HB, HBd, HBp	»	9325	—	9325
per merci, scoperti:				
a sponde alte. L	»	6190	257	6447
a sponde basse N, Nt, Nf, Ntf.	»	2550	—	2550
id. id. con bil. NBt, NBtf, NBo	»	693	—	693
id. id. senza sponde No	»	27	—	27
cisterna per liquidi (acqua, vino, petrolio, ecc.) R, Rv, W, Y	»	195	—	195
per acidi O	»	10	—	10
per terra e ghiaia Q	»	401	—	401
per gas GA.	»	12	—	12
spazzaneve Z	»	62	—	62
con sagoma per visite gallerie V	»	2	—	2
con attrezzi di soccorso K	»	49	—	49
con grue X. (Questi carri fanno parte del materiale d'esercizio)	»	—	—	—
diversi P, M	»	46	1	47
Totale carri	N.	22968	308	23276

Proporzione per ogni chilometro di strada: in servizio 4.0031; in costruzione 0.0539; totale 4.0770.

ATTI UFFICIALI

concernenti le FERROVIE ed i LAVORI PUBBLICI

La *Gazzetta Ufficiale* del 24 corrente (n. 278) pubblica il **Regio Decreto 24 settembre 1896**, col quale è approvata e resa esecutiva la Convenzione stipulata il giorno 15 settembre 1896 tra i Ministri dei Lavori Pubblici e del Tesoro per conto dell'Amministrazione dello Stato ed il commendatore prof. Arturo Jéhan de Johannis, presidente del Consiglio d'Amministrazione della Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche, per la concessione alla Società stessa della costruzione e dell'esercizio d'una ferrovia a scartamento normale da San Giorgio di Nogaro al confine Austro-Ungarico.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia del Sempione. — Il giorno 21 corr. il signor Ruchonnet, presidente della Società Giura-Sempione, fece visita alla Camera di Commercio di Milano ed al sindaco comm. Vigoni.

Il signor Ruchonnet dette informazioni minute sullo stato della questione in Svizzera, assicurando: 1° che il trattato italo-svizzero, 25 novembre 1895 sarebbe stato approvato entro il dicembre dall'Assemblea Federale; 2° che i Cantoni svizzeri avrebbero votata la sovvenzione prevista di 10 milioni e mezzo; 3° che la nuova legislazione ferroviaria testè approvata dal popolo elvetico non avrebbe certamente impedito alla Compagnia di trovare il capitale occorrente alla grande impresa.

Alla grande opera non manca che il concorso dei quattro

milioni che vengono chiesti all'Italia, dei quali un milione e mezzo si dovrebbe ottenere dal Comune di Milano.

Quanto al sindaco Vigoni, egli dichiarò che avrebbe riproposto al Consiglio di concorrere se il Governo darà la chiesta concessione per la Arona-Gravellona. Il Ministro dei Lavori Pubblici è arrivato a concedere fino a duemila lire al chilometro, ma il sindaco ha fatto nuove pratiche e spera che la domanda di Milano non sarà respinta.

Ferrovie economiche Tortona-Villalvernia e Tortona-Godiasco. — Veniamo informati che sono quasi ultimati gli studi per una ferrovia economica da Tortona a Villalvernia (km. 10) ed altra da Tortona a Godiasco (km. 17).

Entrambe le linee favoriscono una ricca zona finora trascurata e priva di una ferrovia che le mettano in comunicazione diretta col capoluogo di circondario.

Fra poco i Comuni saranno chiamati ad accordare il loro appoggio morale e materiale per la effettuazione del desiderato progetto, al quale hanno, con speciale slancio, già fatto adesione i più importanti e direttamente interessati.

Ferrovia Cortemilia-Bistagno. — Ad iniziativa del Comune di Cortemilia ed in seguito a progetto dell'ing. Giuliano di Torino, approvato dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, il giorno 30 dello scorso mese di agosto era stata indetta in questo capoluogo una adunanza dei Comuni interessati per la costruzione di un tronco ferroviario che, dipartendosi da Bistagno, mettesse capo a Cortemilia.

Accettata con favore l'iniziativa e l'attuazione di questa grande opera, veniva quindi delegato ad una Commissione di sette membri di progettare le quote dei rispettivi Comuni in base al concorso loro richiesto di L. 500,000 ed il cómpito di iniziare le successive pratiche.

La prima adunanza preparatoria avveniva in Cortemilia in data 9 ottobre e quella definitiva veniva concertata in Acqui nel giorno 19 novembre.

Il giorno 19 corrente perciò nel Palazzo Comunale di Acqui, coll'intervento del senatore Saracco, sindaco e presidente onorario della Commissione, e dei Consiglieri comunali avv. Accusani e avv. Traversa, sotto la presidenza effettiva del notaio Brofferio, sindaco di Cortemilia, Fiorini, segretario, completata dai sindaci di Vesime, Cessole, Bubbio, Monastero Bormida, e del signor Gallo Angelo di Levice, rappresentante della Valle Bormida Superiore e della Valle Uzzone, veniva concretato il prefato riparto.

Di conseguenza, quanto prima, le singole quote saranno partecipate ai Comuni, onde ottenere la rispettiva deliberazione dei Consigli Comunali, per quindi procedere nella pratica dei concorsi governativi, provinciali e delle trattative colla Società, che, a tutto suo rischio e pericolo, dovrà assumere la costruzione e l'esercizio di questa nuova linea, misurante una lunghezza di circa chilometri ventuno.

Il lieve concorso domandato presentemente ai Comuni, in specie per la principale contribuzione di Cortemilia e di Acqui, ed in confronto dei gravi sacrifizi sopportati dai Comuni nella costruzione delle strade obbligatorie sono sicura garanzia che le quote verranno accettate con vero favore.

Ferrovia Brescia-Trento. — Il Comitato per la ferrovia Brescia-Trento ha tenuto il giorno 22 corrente a Brescia una seduta nella quale si trattarono diverse questioni relative agli studi statistici ed al progetto tecnico.

Il presidente diede poi comunicazione del verbale della seduta dei Comitati Trentini, tenuta a Tione il giorno 3 corr. mese, nella quale fu deliberato di convocare tutti i Comuni interessati per nominare il Comitato definitivo, ed assumersi tutte le spese dei progetto per il tronco Trento-Ponte Caffaro.

Dal verbale stesso risulta che alla riunione di cui sopra, saranno invitati particolarmente le onorevoli rappresentanze della città e Provincia di Brescia, nonchè i membri del Comitato Valsabbino.

Anche a Vezzano, distretto intermedio fra Stenico e Trento, s'è costituito un Comitato per la ferrovia Brescia-Trento; così tutti i mandamenti e distretti dalla Valle Sabbia a Trento, hanno le loro rappresentanze per lo scopo desiderato.

Tramvie elettriche a Torino. — La Casa Siemens e Halske ha depositato la somma di L. 100,000 a garanzia dell'offerta da essa presentata al Municipio di Torino per l'impianto e l'esercizio di nuove tramvie a trazione elettrica, con accumulatori, e così senza filo aereo.

L'argomento figura all'ordine del giorno delle prossime tornate del Consiglio comunale.

Molti studi si sono già fatti in proposito: una speciale Commissione ha riferito: e qualche contratto è già quasi arrivato in porto.

Tramvia a vapore Borgo S. Donnino-Salsomaggiore. — *Cambio di sede della Direzione dell'Esercizio.* — La Direzione dell'Esercizio del Tramway a vapore, linea Borgo S. Donnino-Salsomaggiore venne trasferita da Borgo S. Donnino a Parma.

Ferrovie del Mediterraneo. — *Prodotti dal 1° luglio al 20 novembre 1896.* — Nella decade dall'11 al 20 novembre 1896 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate del Mediterraneo (Rete principale e Rete secondaria) ascesero a L. 3,769,777.47, con un aumento di lire 153,962.35 sulla corrispondente decade del 1895.

L'insieme dei prodotti dal 1° luglio al 20 novembre 1896 si ragguaglia a L. 53,965,341.02, presentando un aumento di L. 1,260,210.57 sul periodo corrispondente dell'esercizio precedente.

Ferrovie della Sicilia. — *Prodotti dal 1° luglio al 31 ottobre 1896.* — Nella decade dal 21 al 31 ottobre i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate della Sicilia (Rete principale, Rete complementare e Stretto di Messina) ascesero a L. 339,957, con un aumento di lire 5800 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

I prodotti dal 1° luglio al 31 ottobre 1896 ammontano a L. 3,504,079, con una diminuzione di L. 42,053 sul corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie Svizzere. — *Ferrovia Grimsel Furka.* — La progettata ferrovia Grimsel-Furka avrà una lunghezza di 70 chilometri. La linea Meiringen-Andermatt sarà percorsa in 4 ore. La ferrovia sarà esercitata soltanto in estate e sarà percorsa da 4 treni giornalieri in ciascuna direzione. I 4 milioni di spesa di costruzione preventivati saranno forniti: 2 milioni da obbligazioni al 4 0|0 e 2 milioni in azioni. È pure previsto, oltre il servizio dell'interesse per il capitale obbligazioni, un dividendo del 6 3|4 per cento per il capitale azioni.

Ferrovie Inglesi. — *Metropolitano elettrico sotterraneo a Londra.* — È noto che Londra dispone di una rete metropolitana estesissima di cui i differenti circuiti riuniscono i diversi quartieri tra essi e colle linee principali ferroviarie. Ora, sulla sezione che, seguendo il Tamigi, va in pieno cuore della città, a Mansion-House, il traffico è quasi stazionario. Gli amministratori di questa parte del *District Railway* attribuiscono alla concorrenza degli omnibus ed agli altri mezzi di trasporto analoghi questo ristagno degli affari. È chiaro che in seguito alla molteplicità delle stazioni che si trovano sul percorso del metropolitano in questa parte della città, la ferrovia perde uno dei suoi principali vantaggi: la velocità.

Per rendergli questo vantaggio, la Compagnia non esita a ricorrere ad una soluzione radicale: la costruzione di una linea a grande profondità, al disotto della linea attuale, mettente in relazione diretta, con una sola stazione intermediaria, un punto della linea di cintura esterna con Mansion-House.

La questione è stata studiata da sir Benjamin Baker, e noi crediamo interessante analizzare il rapporto che ha presentato a questo soggetto. Per il celebre ingegnere l'esecuzione del tunnel proposto può, sotto una direzione competente, essere fatta, senza rischi, nè danni per la ferrovia, nè per le proprietà vicine.

La linea partirebbe da Earl's Court e la stazione attuale sarebbe utilizzata. La stazione (da fare) di Charing-Cross, si troverebbe a 19 metri al disotto della stazione attuale, già sotto il livello della strada di 5 metri.

Si accederebbe alle stazioni da scale ed ascensori idraulici.

La linea sarebbe esercitata per mezzo di locomotive elettriche e la spesa totale raggiungerebbe 36 milioni e mezzo che si ripartiscono come segue, per una linea a doppio binario di 8 chilometri di lunghezza:

1° Costo della linea:

Tunnel	fr.	19,000,000
Binari	»	800,000
Stazioni	»	700,000
Impreviste 10 0|0	»	2,000,000
	»	22,500,000
Terreni e costruzioni	»	2,500,000
Totale	fr.	25,000,000
2° Costo dell'impianto elettrico, del materiale rotabile, ecc.	»	6,500,000
Spese parlamentari, interessi durante la costruzione, ecc.	»	5,000,000
Totale	fr.	36,500,000

Ferrovie del Messico. — *Linea del Tèhuantepec.* — Dopo un lavoro di 17 anni, ed una spesa di circa 20 milioni di dollari, la ferrovia nella penisola di Tèhuantepec, nel Messico, è terminata. La prima concessione fu accordata nel 1879 ad una società di Nuova-York che ne costruì 22 miglia.

La concessione finì prima che quella potesse terminare i suoi lavori. Il Governo allora prese per suo conto la costruzione della linea e nel 1882 contrattò con un Messicano di nome Sanchez, che costruì altre 60 miglia dopo un periodo di 6 anni.

Un nuovo costruttore dovette migliorare le parti della linea che erano state mal costruite e finalmente terminarla: ma quando nel 1892 morì, l'opera era lontana dal termine.

La Casa Stanhope, Gampron e Corthall ha finalmente terminata la linea, e l'esercizio è stato concesso per un periodo di 50 anni alla Casa Pierson e figli, di Londra.

Notizie Diverse

Il commercio italo-francese. — La Camera di commercio italiana di Parigi notifica che durante i primi dieci mesi del 1896 la Francia importò merci italiane pel valore di franchi 106,281,000, ed esportò merci francesi in Italia pel valare di franchi 95,531,000.

Dal confronto coi primi dieci mesi del 1895, risulta maggiore importazione di merci italiane in Francia per franchi 15,183,000, ed una minore esportazione di merci francesi in Italia per franchi 15,559,000 (commercio speciale).

Relazioni commerciali fra l'Italia e la Tunisia. — Il Governo Ottomano non ha mai riconosciuto, com'è noto, il nuovo stato di cose stabilito in Tunisia dopo l'occupazione Francese. Perciò non potè stipulare con la Reggenza un accordo commerciale e dal 15 ottobre scorso venne applicata in Tunisia alle provenienze ottomane la nuova tariffa doganale.

Questa tariffa è ben più gravosa di quell'antica dell'8 0|0 sul valore, la quale, per i tempi che corrono, è fra le più blande.

Dall'applicazione della nuova tariffa, la regione ottomana che più viene a soffrire è la Tripolitania che soleva inviare nella Reggenza una rilevante quantità di cereali, specialmente di grano, Ora, con la nuova tariffa di 7 franchi al quintale, che viene a corrispondere a circa il 35 0|0 sul valore, questa importazione è cessata, nonostante il notevole raccolto che se n'è fatto in Tripolitania e la carestia che se ne soffre nella Reggenza.

Ma ciò che più interessa l'Italia si è che con la nuova tariffa doganale verrà di molto scemata l'importazione in Tunisia di quasi tutti gli altri prodotti agricoli della vicina Tripoli, tra i quali presentano per noi speciale interesse le uova, il pollame e gli agrumi. Invece questi prodotti, se provenienti dall'Italia, continueranno ad assolvere il dazio dell'8 0|0, almeno finchè non venga modificato il trattato anglo-tunisino, che stipula quella tariffa. Ma quand'anche fosse modificata quella convenzione ai prodotti italiani in Tunisia, verrebbe sempre applicata una tariffa di favore, la quale non può contenere dazi superiori a quelli della tariffa minima francese. Invece la tariffa generale tunisina supera bene spesso anche la tariffa massima della Repubblica.

Ecco quindi aperto un nuovo sbocco all'esportazione nazionale.

Telefono Milano-Lecco. — A Lecco, in una sala del Municipio, per iniziativa di quella Camera di Commercio, si tenne un'adunanza fra industriali e commercianti per udire la relazione del progetto di una linea telefonica tra Milano e Lecco.

L'adunanza riuscì numerosa ed importante. Presiedeva il signor Antonio Giussani, presidente della Camera di Commercio. coadiuvato dal nostro deputato on. Lodovico Gavazzi e dal sig. ing. Giuseppe Giorgetti, segretario.

Il signor Odoardo Gerosa, direttore della Società Telefonica Lombarda, fornì tutti gli schiarimenti richiesti dagli intervenuti all'adunanza, la quale si sciolse colla firma, seduta stante, di *due mila lire* a fondo perduto e colla nomina di una Commissione incaricata di raccogliere le adesioni, sia di oblatori che di abbonati.

Tutte le previsioni conducono a sperare che presto Lecco avrà un telefono proprio fra Lecco e territorio, ed intercomunale con Milano, Monza, Como e Legnano; ed in base alle trattative che la Società Telefonica ha in corso, fra non molto anche con Novara, Lodi, Gallarate, Bergamo e Valseriana.

Duecentomila cavalli di forza. — La Casa tedesca Luther chiese ai rispettivi Governi la concessione di poter utilizzare le rapide correnti del Danubio alle Porte di Ferro, costituendovi una forza di 200 mila cavalli.

L'Adriatica e le nozze del Principe di Napoli. — Il Direttore generale delle Strade ferrate Meridionali ha diramato il seguente ordine del giorno:

« Mi compiaccio di portare a conoscenza del personale che il Ministero dei Lavori Pubblici ha manifestato nei termini più lusinghieri la sua piena soddisfazione per il modo col quale è stato condotto il servizio sulla nostra Rete in occasione dello straordinario movimento di viaggiatori, al quale ha dato luogo il fausto avvenimento delle nozze delle LL. AA. RR. i Principi di Napoli.

Io sono, dal canto mio, lieto di potere associarmi alla lode che il Governo giustamente tributa tanto ai signori funzionari, ai quali era affidata la parte direttiva dell'eccezionale movimento, quanto agli impiegati ed agenti che con la intelligente esecuzione degli ordini ricevuti assicurarono la perfetta regolarità del servizio ».

Trasporti da e per la Danimarca, Svezia e Novegia in servizio di corrispondenza colle Poste Austro-Ungariche. — Per effetto dei cambiamenti avvenuti nello istradamento dei trasporti in servizio colle Poste Austro-Ungariche, le spedizioni da e per la Danimarca, la Svezia e la Norvegia devono seguire la via d'Ala.

L'istradamento via Pontebba resta soltanto per la Russia.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Segniamo con un asterisco * le notizie di cui diamo maggiori ragguagli nelle **Informazioni Particolari**, ove sono pubblicate eziandio le *Deliberazioni del Consiglio di Stato* e le *Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.*

1. — Progetti e preventivi di spese presentati per l'approvazione al R. Ispettorato Generale.

Rete Adriatica. — L. 35,000 * proposta di sistemazione di ponticelli e sottovia sulla linea Bologna-Otranto;

L. 3665 * preventivo per completamento di delimitazione sulla linea Parma-Brescia-Iseo;

L. 1920 * proposta d'impianto di secondo binario in stazione di Colico;

L. 1210 * proposta di sistemazione di segnali in stazione di Casoria Afragola;

L. 700 * proposta di applicazione di suoneria in stazione di Maddaloni-Superiore.

Contratti e proposte * diverse.

Rete Mediterranea. — L. 5700 * progetto di iscrizione d'indicazioni chilometriche sulla linea Battipaglia-Reggio;

L. 3600 * proposta impianto binario alla Calata Chiappella, nel Porto di Genova;

L. 1590 * progetto di modificazioni ad un fabbricato nello scalo di S. Limbania, Porto di Genova;

L. 530 * proposta di sostituzione d'un disco in stazione di Bolzaneto, linea Torino-Genova;

L. 158 * progetto di chiusura d'un cancello in stazione di Savona-Letimbro.

Contratti * diversi.

5. — Contratti stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Mediterranea (seduta del Comitato, 25 novembre). — Colla Ditta Michele De Benedetti di Torino per fornitura di Cg. 20,000 di cordicella forzina da mm. 1 1[2 per piombar carri;

Colla Ditta Garetto Pietro e figli di Torino, per fornitura di 6350 tavole di legname rovere per pavimenti dei carri;

Colla Ditta Enrico Benech di Luserna S. Giovanni, per fornitura di 6350 tavole di legname rovere pei pavimenti dei carri;

Colla Ditta G. B. Anda di Mazzè, per fornitura di 6350 tavole di legname rovere per pavimenti dei carri;

Colle Aciéries a Forges di Firminy, per fornitura di N. 214 molle di sospensione di trazione per locomotive e tenners;

Colle Fabbriche riunite di glucosio, destrina ed affini di Milano per fornitura di Cg. 25,000 di gommelina;

Colla Ditta Zanetti Carlo di Candia Lomellina per demolizione e successiva ricostruzione di alcuni manufatti della linea Castagnole-Asti-Mortara;

Colla Ditta Sighieri Ettore e C. di Pisa, per sistemazione del fabbricato viaggiatori della stazione di S. Romano;

Colla Ditta Suquet Enrico di Aosta per ricostruzione della spalla verso Ivrea del ponte sulla Dora di Carema fra Quincinetto e Pont Saint Martin.

II. — Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Ministero dei Lavori Pubblici. — Roma (7 dicembre). — Appalto dei lavori di scavazione del fondo e di estirpamento dei banchi rociosi all'imboccatura Nord del porto di Livorno, ecc., per L. 571,400.

Id. (9 dicembre). — Appalto dei lavori di costruzione di un ponte in ferro, in tre campate, con fondazioni ad aria compressa, sul torrente Flumendosa, per L. 531,550.

Genio Militare di Milano (9 dicembre, ore 10, unico e definitivo). — Appalto dei lavori di miglioramento nella Caserma S. Vittore in Milano. Importo L. 64,000. Cauz. L. 6400.

Genio Militare di Roma (10 dicembre, ore 11, unico e definitivo). — Appalto dei lavori di sistemazione di un tronco della strada Vitellia (Valle dei Canneti) da servire per la comunicazione diretta da stabilirsi fra la Capitale ed il Foro Bravetta. Importo L. 55,000. Cauz. L. 5600.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Genova (21 dicembre, ore 10, 2ª asta, per deserzione 1° incanto). — Appalto dei lavori di ampliamento delle banchine del molo nel porto mercantile di Spezia, con le relative opere di sistemazione. Importo L. 284,731. Cauz. provv. L. 20.000. Fatali a stabilirsi.

APPALTI ALL'ESTERO.

Spagna. — Le offerte per i lavori di escavo ed altri da eseguirsi nel porto di Huelva saranno ricevute sino al giorno 8 gennaio, e devono essere presentate alla Direzione Generale dei Lavori a Madrid, o al governo civile di una delle provincie della penisola. La somma occorrente per tali lavori è stata stimata di 2,46,004 di pesetas.

III. — Forniture diverse.

Aste.

R. Fonderia — Napoli (10 dicembre, ore 10, unica e definitiva). Fornitura di **rame** in 2 lotti: 1° lotto kg. 4700 in verghe sagomato per corone di proietti di medio calibro, di cui kg. 2750 profilo **L** e kg. 1950 **M**. L. 2.10. Cauz. L. 987. 2° lotto kg. 4000 in filo sagomato per proietti da 7 e 9 a L. 2.10. Cauz. L. 840. Consegna in giorni 60.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

	9bre 21	9bre 28
Azioni Ferrovie Biella	L. 510	511
» » Mediterranee	» 506.50	504
» » Meridionali	» 659.50	661.50
» » Pinerolo (1ª emiss.)	» 380	380
» » » (2ª »)	» 357.50	360
» » Secondarie Sarde	» 267	270
» » Sicule	» 600	600
Buoni Ferrovie Meridionali	» 555.50	558
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e		
» » Sicule *A. B. C. D.*	» 290	290
» » Cuneo (2ª emiss.)	» 317	317
» » Gottardo 4 %	» 101.50	101.35
» » Mediterranee 4 0[0	» 501	501
» » Meridionali	» 297	298
» » Meridionali Austriache	» 392.50	392 50
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 304	304
» » » 2ª emiss.	» 285	288
» » Pontebba	» 464.50	468
» » Sarde, serie *A*	» 291	291
» » » serie *B*	» 292.50	292
» » » 1879	» 291.50	291.50
» » Savona	» 313	315
» » Secondarie Sarde	» 428	428
» » Sicule 4 0[0 oro	» 470	474.50
» » Tirreno	» 462	462
» » Vittorio Emanuele	» 308	308

ESTRAZIONI E PAGAMENTI.

Società della Ferrovia Marmifera Privata di Carrara. — Elenco delle obbligazioni estratte e rimborsabili dal 1° gennaio 1897 alla pari.

Certificati da una Obbligazione: 2001 4848 846 656 4676 737 6810 2855 7630 4236 7613 2396 2354 2871 6817 7533 558 1503 7643 1167 1860 3930 1360 3363 5703 7305 2837 1805 4087 7474 5515 146 3337 591 2143 1138 344 492 4721 3502 3837 1 2367 2628 4822 5762 5352 3591 3346 470 5250 152 2885 2699 5085 475 5707 1495.

Certificati da quattro Obbligazioni: 937 1530 52 1238 1653 1152 1366 608 947 337 1547 1955 1534 628 1463.

Società Nazionale Tramways e Ferrovie in Milano. — Distinta delle obbligazioni sorteggiate e rimborsabili in L. 500 dal 1° gennaio 1897:

82 217 477 560 564 922
1268 2553 2926 2936 3066 3479.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1896-97. — *Dall'11al 20 Novembre 1896. — 14ª Decade.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA		
	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze
Chilometri in esercizio	4418	4407	+ 11	1291	1298	— 7
Media	4417	4407	+ 10	1291	1199	+ 92
Viaggiatori	1,197,991 48	1,242,139 98	— 44,148 50	83,734 92	83,657 84	+ 77 08
Bagagli e cani	66,539 44	66,158 75	+ 380 69	2,399 06	2,158 84	+ 240 22
Merci a G.V. e P.V. acc.	372,483 42	339,175 30	+ 33,308 12	17,722 33	16,914 25	+ 808 08
Merci a P. V.	1,948,395 45	1,788,933 58	+ 159 461 87	80,511 37	76,676 58	+ 3,834 79
TOTALE	3,585,409 79	3,436,407 61	+ 149,002 18	184,367 68	179,407 51	+ 4,960 17
Prodotti *dal 1° Luglio al 20 Novembre 1896.*						
Viaggiatori	20,657,851 64	20,764,063 35	— 106,211 71	1,326,439 11	1,309,176 64	+ 17,262 47
Bagagli e cani	991,918 52	941,086 89	+ 50,831 63	37,321 19	38.478 55	— 1,157 36
Merci a G.V. e P.V. acc.	4,938,109 18	4,715,248 81	+ 222.860 37	220,598 19	208,999 48	+ 11,598 71
Merci a P. V.	24,777,243 65	23,733,484 90	+1,043,758 75	1,015,859 54	994,591 83	+ 21,267 71
TOTALE	51,365,122 99	50,153,883 95	+1,211,239 04	2,600,218 03	2.551,246 50	+ 48,971 53
Prodotto per chilometro.						
della decade	811 55	779 76	+ 31 79	142 81	138 22	+ 4 59
riassuntivo	11,628 96	11,380 50	+ 248 46	2,014 11	2,127 81	— 113 70

(*) La linea Milano-Chiasso (km. 52) comune colla Rete Adriatica è calcolata per la sola metà.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

12ª Decade — Dal 21 al 31 Ottobre 1896.

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traffico	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1896	100,390.00	2,406.00	10,045.00	147,992.00	1,443.00	262.276.00	616.00	426.00
1895	99,746.00	2,152.00	10,014.00	142,400.00	706.00	255,018.00	616.00	414.00
Differenze nel 1896	+ 644.00	+ 254.00	+ 31.00	+ 5,592.00	+ 737.00	+ 7,258.00	»	+ 12.00
				PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 31 OTTOBRE 1896.				
1895-96	1,138,062.00	22,519.00	125,515.00	1,448,471.00	16,598.00	2,751,165.00	616.00	4,466.00
1894-95	1,197,065.00	24,990.00	138,578.00	1,456,927.00	15,913.00	2,833,473.00	616.00	4,600.00
Differenze nel 1896	— 59,003.00	— 2,471.00	— 13,063.00	— 8,456.00	+ 685.00	— 82,308.00	»	— 134.00
				RETE COMPLEMENTARE				
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1896	41,537.00	763.00	2,810.00	28,821.10	123.00	74,054.00	484.00	153.00
1895	42,141 00	776.00	2,992.00	28,533.00	210.00	74,652.00	484.00	154.00
Differenze nel 1896	— 604.00	— 13.00	— 182.00	+ 288.00	— 87.00	— 598.00	»	— 1.00
				PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 31 OTTOBRE 1896.				
1895-96	439,951.00	7,432.00	33,060.00	218,709.00	2,441.00	701,593.00	484 00	1,450.00
1894-95	429,928.00	6,013.00	30,165.00	195,995.00	3,037.00	665,138.00	484.00	1,374.00
Differenze nel 1896	+ 10,023.00	+ 1,419.00	+ 2,895.00	+ 22,714.00	— 596.00	+ 36,455 00	»	+ 76.00
				STRETTO DI MESSINA				
				PRODOTTI DELLA DECADE				
1896	2,676.00	113.00	211.00	627.00	»	3,627.00	23.00	158.00
1895	3,569.00	125.00	275.00	518.00	»	4,487.00	23.00	195.00
Differenze nel 1896	— 893.00	— 12.00	— 64.00	+ 109.00	»	— 860.00	»	— 37.00
				PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 31 OTTOBRE 1896.				
1895-96	40,515 00	1,385.00	2,452.00	6,941.00	28.00	51,321.00	23.00	2,231.00
1894-95	38,892 00	1,333.00	2,352.00	4,916 00	28.00	47,521 00	23.00	2,066.00
Differenze nel 1896	+ 1,623.00	+ 52.00	+ 100.00	+ 2.025.00	»	+ 3,800.00	»	+ 165.00

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIGI-LIONE-MEDITERRANEO

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

Dai punti contro indicati alle Stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)		BIGLIETTI SEMPLICI – Londra (1) 1a classe	Londra (1) 2a classe	Parigi (2) 1a classe	Parigi (2) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO – Londra (3) (Diritto di porto compreso) 1a classe	Londra (3) 2a classe	Londra (3) validità	Parigi (4) 1a classe	Parigi (4) 2a classe	Parigi (4) validità
Via Moncenisio											
Torino	via Calais	166 35	116 55	90 75	61 60	254 —	187 85	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni
	via Boulogne . .	160 25	112 05								
Milano	via Calais	180 90	129 15	104 85	72 25	272 25	199 30	45 giorni	166 35	119 —	30 giorni
	via Boulogne . .	175 60	124 65								
Venezia	via Calais	—	—	141 75	97 30	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni
	via Boulogne . .										
Genova	via Calais	187 —	131 —	111 40	76 05	—	—	—	167 10	119 15	30 giorni
	via Boulogne . .	180 90	126 50								
Via Genova											
Livorno	via Calais	209 90	147 05	134 30	92 10	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	203 80	142 55								
Firenze	via Calais	217 30	152 25	141 70	97 30	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	211 20	147 75								
Roma	via Calais	249 —	174 40	173 40	119 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	242 90	169 90								
Napoli	via Calais	279 85	196 —	204 25	141 05	478 50	353 95	6 mesi (**)	—	—	—
	via Boulogne . .	273 75	191 50								
Via Bologna											
Firenze	via Calais	224 60	157 30	149 —	102 35	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	218 50	152 80								
Roma	via Calais	263 85	184 80	188 25	129 85	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	257 75	180 30								
Napoli	via Calais	294 80	206 50	220 60	152 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	288 70	202 —								
Brindisi – Via Napoli	via Calais	325 85	228 20	250 25	173 25	543 25	399 30	6 mesi (*)	—	—	—
	via Boul.	319 75	223 70								
Brindisi – Via Bolog.	via Calais	302 65	211 95	227 05	157 —	525 45	386 80	6 mesi	—	—	—
	via Boul.	296 55	207 45								

OSSERVAZIONI.

BIGLIETTI SEMPLICI.

(1) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta.

Per diritto del bollo fr. 0.10 per i biglietti al disopra di 10 franchi.

(2) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli por o da Brindisi, che valgono per 20 giorni.

BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO.

(3) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta.

(*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capo-stazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo, nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli, ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia.

(**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via.— Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto.

(4) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI	1a e 2a CLASSE			1a e 2a CLASSE		Treno di lusso PENINSULAR-EXPRESS settimanale il venerdì part. da LONDRA
		Via Folkestone	(*)	(***)		(1)
Londres – Ch.-Cross Par.	9 — a.	10 — a.	11 — antim.	9 — p.		9 — p.
Londres – Victoria . . —	9 — a.		11 — antim.	9 — p.		9 — p.
Douvres. . . . . —	10 55 a.		1 — pomer.	11 — p.		11 — p.
Calais-M. (Buffet) (ora di Greenwich) Arr.	12 15 a.		2 20 pomer.	12 20 a.		12 20 p.
	Déjeun.					
Calais-M. (ora francese) Par.	1 — p.		3 — pomer.	1 19 a.		1 — a.
Boulogne-Gare (Buffet) Arr.	1 39 p.	2 18 p.	—	1 59 a.		—
Boulogne-Gare (Buffet) Par.	1 41 p.	2 23 p.	—	2 01 a.		—
Amiens (Buffet) Arr.	3 14 p.	3 59 p	5 12 pomer.	3 41 a.		3 — a.
Amiens (Buffet) Par.	3 19 p.	4 04 p.	5 17 pomer.	3 46 a.		3 05 a.
Paris-Nord (Buffet) Arr.	5 — p.	5 40 p.	7 — pomer.	5 38 a.		Per la grande cintura
	Pranzo					
Paris-Nord (Buffet) Par.	Vagon-Restaurant		7 44 pomer.	6 44 a.		
Paris-Lyon (Buffet) Arr.			8 24 pomer.	7 45 a.		
	(B) 1a e 2a classe		1a e 2a classe	1a cl.	1a 2a cl.	
Paris-Lyon (Buffet) Par.	8 55 p.		9 10 p.	9 25 a.	2 15 p.	
Dijon . . . . Arr.	1 52 a.		2 24 a.	2 03 p.	7 13 p.	9 49 a.
Genève . . . . . —	»		8 51 a.	11 47 p.	—	—
Aix-les-Bains . . . . —	6 31 a.		7 58 a.	10 45 p.	12 27 a.	2 14 p.
Chambéry . . . . . . —	6 55 a.		8 31 a.	11 24 p.	12 50 a.	2 35 p.
Modane . . . . —	9 43 a.		1 38 p.		3 36 a.	5 18 p.
Torino (ora dell'Europa centrale (2). . . Arr.	2 20 p.		6 40 p.	—	8 10 a.	9 33 p.
Torino. . . . . . . Par.	2 40 p.		7 55 p.	—	8 45 a.	
Novara . . . . . . Arr.	4 36 p.		9 51 p.	—	10 42 a.	
Milano. . . . . . . Arr.	5 35 p.		11 05 p.	—	11 40 a.	
					1a 2a cl.	
Torino. . . . . . . Par.	2 45 p.		8 10 p.	—	8 40 a.	
Genova . . . . . . Arr.	6 18 p.		11 18 p.	—	12 » p.	
San-Remo. . . —	11 22 p.		8 43 a.	—	4 37 p.	
Pisa. . . . . —	10 55 p.		4 27 a.	—	4 45 p.	
Firenze . . . . —	12 45 a.		7 30 a.	—	7 05 p.	
Livorno . . . . —	11 45 p.		5 32 a.	—	5 55 p.	
Roma . . . . —	6 40 a.		10 33 a.	—	11 30 p.	
Napoli. . . . . —	1 36 p.		6 30 p.	—	7 10 a.	
Brindisi. . . . . . . —	»		»	—	6 10 p.	
Torino. . . . . . . Par.	2 45 p.		7 05 p.	—	8 40 a.	9 43 p.
Alessandria . . . . Arr.	4 16 p.		8 55 p.	—	10 13 a.	11 11 p.
Bologna. . . . . —			2 10 a.	—	2 50 p.	3 22 a.
Ancona . . . . —	—		6 52 a.	—	11 » p.	7 06 a.
Brindisi. . . . —	—		10 17 p.	—	11 » a.	5 35 p.
Firenze . . . . —	—		6 10 a.	—	6 03 p.	Arrivo a Brindisi la domenica
Roma . . . . —	—		12 50 p.	—	11 25 p.	
Napoli. . . . . . . Arr.	—		6 30 p.	—	7 10 a.	

RITORNO

STAZIONI	1a e 2a CLASSE	1a e 2a CLASSE		1a e 2a CLASSE	
Napoli. (ora dell'Europa centrale (2) . . Par.	8 20 a.	—	—	2 55 p.	
Roma . . . . —	2 30 p.	—	—	11 10 p.	
Firenze . . . . —	9 10 p.	—	—	6 10 a.	
Brindisi. . . . —	6 10 a.	—	—	5 35 p.	
Ancona . . . . —	8 22 p.	—	—	5 35 a.	
Bologna . . . . —	1 35 a.	—	—	10 30 a.	
Alessandria . . . . . . —	6 38 a.	8 33 a.	10 54 a.	5 12 p.	
Torino. . . . . . . Arr.	8 30 a.	10 13 a.	12 35 p.	7 03 p.	
Brindisi. . . . . . Par.	—	—		9 40 a.	
Napoli. . . . . —	8 20 a.	2 55 p.		11 15 p.	
Roma . . . . —	2 40 p.	8 50 p.	10 17 p.	8 — a.	
Livorno . . . . —	9 35 p.	»	4 10 a.	1 45 p.	
Firenze . . . . —	8 20 p.	»	»	11 40 a.	
Pisa . . . . —	10 32 p.	2 52 a.	4 52 a.	2 22 p.	
San-Remo. . . —	6 59 p.	»	3 33 a.	1 42 p.	
Genova . . . . —	2 45 a.	6 35 a.	8 52 a.	6 55 p.	
Torino. . . . . . . Arr.	7 45 a.	10 13 a.	12 35 p.	10 40 p.	
Milano . . . . Par.	1 50 a.	10 40 a.		8 10 p.	
Novara . . . . —	4 30 a.	11 40 a.		9 09 p.	
Torino. . . . . . . Arr.	8 25 a.	1 40 p.		11 02 p.	
Torino. . . . . . . Par.	8 50 a.	220p.		11 25 p.	—
Modane (ora franc.) . —	12 19 p.	5 26 p.		2 29 a.	—
Chambéry . . . . . . —	3 42 p.	8 13 p.		5 01 a.	—
Aix-les-Bains . . . . —	4 14 p.	8 38 p.		5 27 a.	—
Genève . . . . —	2 45 p.	7 18 p.		4 14 a.	—
Dijon . . . . —	11 20 p.	1 42 a.		11 40 a.	1 12 p.
Paris-Lyon (Buffet) Arr.	5 08 a.	6 50 a.		5 44 p.	5 59 p.
Paris-Lyon (Buffet) Par.	7 35 antim.			6 57 p.	
Paris-Nord (Buffet) Arr.	8 37 antim.			7 49 p.	
	A) 1a, 2a classe	1a 2a cl.	Déjeun. 1a 2a cl.	Pranzo (**) 1a, 2a, 3	
Paris-Nord (Buffet) Par.	9 — antim.	10 30 a.	11 50 a.	9 — p.	
Amiens (Buffet) Arr.	10 40 antim.	12 06 p.	1 25 p.	10 47 p.	
Amiens (Buffet) Par.	10 45 antim.	12 26 p.	1 30 p.	10 52 p.	
Boulogne-Gare (Buffet) Arr.	12 18 pomer.	2 — p.	»	12 34 a.	
Boulogne-Gare (Buffet) Par.	12 20 pomer.	2 03 p.	»	12 36 a.	
Calais-M. (Buffet) (ora francese) Arr.	1 » pomer.	Via Folkestone	3 40 p.	1 20 a.	
Calais-M. (ora di Greenwich) Par.	1 11 pomer.		3 45 p.	1 35 a.	
Douvres. . . . . —	3 05 pomer.		5 45 p.	3 45 a.	
Londres – Victoria . Arr.	4 50 pomer.		7 30 p.	5 40 a.	
Londres – Ch.-Cross Arr.	4 55 pomer.	6 — p.	7 35 p.	5 40 a.	

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura. (2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSERVAZIONI. — *Viaggiatori.* — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende viaggiatori di 3a classe da Parigi per Boulogne, Calais e l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori di 3a classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne. (A) Questo treno non prende i viaggiatori di 2a classe che per Calais e l'Inghilterra. (B) Il treno che parte da Parigi-Lione alle 8.55 pom. non prende a Parigi in 2a classe che i viaggiatori a destinazione oltre Culoz in direzione di Modane e dell'Italia — *Nota importante.* I treni che partono da Parigi-Nord per Londra alle 9 a. e alle 9 p. e quelli che partono da Londra per Parigi-Nord alle 9 a. e alle 9 p., prendono viaggiatori per Boulogne e Boulogne Tintelleries. — *Vetture dirette da Calais verso P.-L.-M.* Una vettura lits-salon e di 1a classe ed una vettura di 2a classe vanno direttamente da Calais a Milano col treno che parte da Calais alle 8 p e da Parigi-Lione alle 8.55 p. — *Da P.-L.-M. verso Calais.* Una vettura lits-salon e di prima classe ed una vettura di seconda classe vanno direttamente da Milano a Calais col treno partente da Milano alle 10.40 a. e da Parigi-Nord alle 9 a.

TORINO, 1896 — Tip. Lit. CAMILLA E BERTOLERO di NATALE BERTOLERO, Via Ospedale, 18.

ANNO XXIX. Sabato, 5 Dicembre 1896 NUM. 49

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino

LA CONVENZIONE INTERNAZIONALE DI BERNA

Modificazioni alla Convenzione internazionale di Berna, attivata il 1° gennaio 1893, sul trasporto di merci per ferrovia, approvate dalla Conferenza di Parigi del marzo e aprile 1896.

Dall'esimio avv. G. Gola, competente e versatissimo nella materia, riceviamo il seguente articolo che ci affrettiamo di pubblicare:

È ormai tempo di mantenere la promessa di accennare le predette modificazioni, commentandole brevemente; ma il ritardo proviene dal non esserci ancora pervenuti i processi verbali definitivi e dall'ingrato argomento.

Quanto ai processi verbali ci crediamo in grado di farne a meno in una materia di cui possiamo ripetere col poeta: *diurna tractavi et nocturna manu.*

Rispetto all'argomento ingrato è subito spiegata la frase che sembra, a primo aspetto, eresia in bocca legale; perchè noi non siamo partigiani delle frequenti riforme nel campo legislativo. Nei codici, nelle leggi fondamentali, negli accordi internazionali che fissano i grandi principii evitando ogni particolare e rispettando il diritto locale, quale si è la Convenzione di Berna, carattere necessario e prezioso è la stabilità. Meglio qualche inconveniente, riparabile mercè la pratica e la giurisprudenza, che il ritoccare un edificio giuridico di gran mole. Si può dare venia a talune innovazioni regolamentari o di forma: non mai plaudire a radicali immutazioni di sistema soltanto giustificabili da lunga esperienza e da riconosciuta concorde utilità.

Gli è perciò che riusciva per noi poco simpatico e pericoloso l'articolo 59 della Convenzione, prescrivente una nuova Conferenza ogni tre anni *almeno* per deliberare i miglioramenti e le modificazioni credute necessarie.

Lorchè, dopo ben più di tre lustri d'incubazione (i lavori preparatori avevano preceduto di molto la prima Conferenza del 1878) sortì alfine un vasto e del tutto nuovo accordo internazionale, risultato di lunghissimi studi, di ripetute discussioni profonde, di transazioni importanti e difficili, non vulnerando senza vera necessità l'autonomia delle varie legislazioni, presentavasi, pare a noi, pericoloso lasciare facile adito ad innovazioni anche nelle basi fondamentali, ed era ovvio il prevedere che (come lo dimostrò la Conferenza di Parigi) nonostante lo spirito remissivo e ristretto del menzionato articolo 59; malgrado i giusti e savi eccitamenti dell'Ufficio Centrale di Berna; contrariamente alle prime intenzioni dei Governi e delle ferrovie interessate; ed anche dopo ogni postuma dichiarazione di sobrietà e restrizione delle nuove proposte, queste, per ovvii motivi, e sopratutto per una necessaria occasione loro aperta, non potessero a meno di assumere numero, importanza, sviluppo e minuziose particolarità, producendo un risultato complesso a cui sarebbe forse stato preferibile lo *statu quo* della Convenzione o qualche isolata, ben matura riforma.

Ciò premesso, veniamo al merito.

Alla Conferenza di Parigi furono rappresentati i Governi legati dalla Convenzione, cioè: Germania, Austria, Belgio, Francia, Ungheria, Italia, Lussemburgo, Paesi Bassi, Russia e Svizzera.

Numerosissime erano le questioni, le proposte e le osservazioni presentate alla Conferenza: risultato della quale fu la modificazione di 12 articoli della Convenzione e di 5 del Regolamento d'esecuzione, oltre a diverse altre varianti o dichiarazioni nei moduli relativi e nel protocollo finale, derivandone innovazioni, mutamenti, aggiunte e ritocchi superiori alla trentina, fra cui ci limitiamo ad accennare i seguenti, notando che tali proposte della Conferenza diverranno parte della legge internazionale tre mesi dopo lo scambio delle ratifiche dei Governi interessati.

Quanto alla Convenzione, fu aggiunto all'articolo 6 l'obbligo alla stazione di partenza d'avvisare il mittente della scelta d'una via diversa da quella da lui indicata quando tale scelta (sotto l'osservanza dei punti di dogana e delle tasse e termini di resa normali) è facoltativa per la ferrovia. A proposito di quale aggiunta pare che quando sono garantite le tre condizioni di cui nella parentesi, il mittente non abbia guari interesse nè diritto a conoscere il percorso fatto dalla spedizione; il dovergliene dare notizia può dare adito a gratuite difficoltà e contesti. Nell'articolo 7 vennero introdotte più rigorose e precise disposizioni per assicurare l'esatta dichiarazione del peso da

parte del mittente ed escludere le sovratasse quando l'eccedenza di peso non è a lui imputabile. All'articolo 12, riflettente le detasse, si dichiarò sospesa la prescrizione mediante il semplice richiamo: innovazione questa gravissima e deplorabile, strenuamente combattuta dalla Delegazione Italiana, e della quale tratteremo venendo all'articolo 45. Si estese all'articolo 13 la facoltà del mittente di imporre sulla spedizione l'assegno sino a concorrente del valore della merce, mentre prima non poteva sorpassare un massimo consentito da tutte le ferrovie partecipanti al trasporto. Tale ampliazione però sarà più apparente che reale, giacchè l'estimazione del presunto valore della merce non potrà che essere lasciata al prudente largo arbitrio delle stazioni di partenza che non mai devono ostacolare gli assegni, ma devono moderarne la misura in ragione della responsabilità che loro incombe per le tante eventualità occorribili nel lungo percorso e nelle varie fasi dei trasporti. Si completarono le norme dettate dall'articolo 15, estendendo il diritto del mittente a prolungare, mediante ordini ulteriori, la spedizione oltre il punto prima fissato, ovvero sopra una diramazione della via percorrenda, e dando facoltà (non obbligo) alle ferrovie di accettare dallo speditore la postuma imposizione, aumento, diminuzione o annullamento di assegni, ovvero l'affrancazione delle tasse di porto. Nell'articolo 26 lamentavasi una lacuna, disponendo esso che le azioni derivanti dal trasporto spettano soltanto all'avente diritto alla merce e che se il duplicato della lettera di vettura non è presentato dal mittente, questi non possa agire se non d'accordo col destinatario. Ne derivava che qualora il destinatario, in possesso del duplicato, fosse in dissidio col mittente e non volesse quindi rendergli il duplicato nonostante il rifiuto della spedizione, fosse posto il mittente in una condizione d'impotenza o quanto meno intricata. Si rimediò quindi alla difficoltà più comune (non a tutte le altre incertezze che dal sistema possono conseguire), prescindendo dalla necessità del duplicato per dare veste di attore al mittente lorchè è constatato il rifiuto della spedizione da parte del destinatario. Si volle all'articolo 31 che le convenzioni speciali col mittente, per cui in determinati trasporti sia eliminata o sminuita la responsabilità della ferrovia, siano menzionate espressamente nella lettera di vettura. Aggiunta, questa, utile per l'immediato apprezzamento di contestazioni, ma che lascia poi luogo alla controversia se l'eventuale mancanza di forma per ommessione della menzione anzidetta tragga (ciò che non crediamo) la decadenza della garanzia stipulata col mittente. Subirono pure gli articoli 36, 38, 40 ed altri leggere modificazioni che non meritano commenti.

A proposito invece degli articoli 44 e 45, *ora incominciar le dolenti note*. Nel primo di detti articoli il termine a reclamare per ritardo, nonostante la riconsegna incondizionata della spedizione, venne portato da sette a quattordici giorni. Di quale aumento di un'improvvida legge non vi è davvero a rallegrarsi, perchè ingiusta verso le ferrovie: non necessaria ed anzi pregiudiziale al pubblico. Invero, i termini di resa sono noti: all'atto della riconsegna il destinatario è sempre in grado di sapere se siavi stato ritardo; ad ogni modo poi sa se, ricevendo la merce in ritardo, prova un danno o non piuttosto un utile (come nelle eventualità di postumo aumento di valore di essa merce alla piazza d'arrivo). Dunque il reclamo per ritardo dopo il ricevimento incondizionato è presumibilmente senza causa legale e nella pluralità dei casi giova agl'incettatori di reclami, che sono per solito il rifiuto del personale ferroviario, e speculano sui minuziosi vessatori litigi, profittandone essi soli. E l'argomento si fa gravissimo se si pon mente che, per le condizioni d'esercizio di molte ferrovie (in Italia se ne sa qualche cosa), non pochi ritardi senza vera colpa, anzi con danno dell'esercente, sono pressochè inevitabili, se si considera che l'articolo 40 della Convenzione attribuisce pei ritardi l'abbuono del porto *senza prova del danno*. Nientemeno! Lasciamo a chi spetta il misurare le conseguenze della perdita inflitta al vettore di tutto o parte del corrispettivo dell'opera sua per tanti ritardi pei quali l'interessato non si sognerebbe di reclamare, ma è invitato, trascinato, lui od altri per esso, ad agire dai non prelodati quattordici giorni, utili per un lucro spesso gratuito, quindi ingiusto.

Quanto poi verso una parte è ingiusto. ordinariamente non giova (così vuole una providenziale equità) all'altra parte: il pubblico; imperocchè una così draconiana riserva potrebbe obbligare le ferrovie a profittare sino all'ultimo dei termini legali di resa per equilibrare tutti i trasporti, sopprimendo così quei vantaggi che spesso provengono dalla resa anticipata; e le astringerà certamente a resistere ad oltranza a molte domande facendo valere la forza maggiore o le esigenze impreteribili di servizio che pur sempre esonerano da responsabilità nonostante il succitato articolo 40 già abbastanza grave e rigoroso per sè, senza il *ne quid nimis* dei famosi quattordici giorni.

Che diremo adesso dell'articolo 45 riflettente il tema importantissimo e vitale della prescrizione, al quale si fece quest'aggiunta: « In caso di reclamo scritto, indirizzato » alla ferrovia dall'avente diritto, la prescrizione cessa di » correre finchè il reclamo è in sospeso. Se il reclamo è » respinto, la prescrizione riprende il suo corso a partire » dal giorno nel quale la ferrovia ha notificato per iscritto » la sua risposta al reclamante e restituiti i documenti » giustificativi che fossero stati uniti al reclamo. La prova » del ricevimento del reclamo o della risposta e quella » della restituzione dei documenti sono a carico di chi in» voca tale fatto. I reclami ulteriori indirizzati alle ferrovie » o Autorità superiori non sospendono la prescrizione »? molto di analogo a quanto dicemmo dell'articolo 44, ma, sotto l'aspetto giuridico e dottrinale, con note ben più severe, la difficoltà delle quali sta soltanto nel costringere in brevi linee le domande, osservazioni e censure che sovrabbondano e scaturiscono da ogni parte.

D'uopo è premettere che nell'articolo 146 della nostra legge interna 27 aprile 1885, allegato *D*, si dichiarò che: « interromperà il corso della prescrizione la prima do» manda che l'interessato presenterà in via amministrativa » in doppio originale al capo-stazione del luogo di partenza » o d'arrivo della merce. Il capo-stazione apporrà il visto » ad uno dei due originali, che verrà restituito all'interes» sato, in prova dell'esibizione della sua domanda »: quale infelice aggiunta della Commissione Parlamentare, mal trapiantata dalla Legge sul Registro sul terreno ferroviario in condizioni disparatissime ed a ciò del tutto improprie, come già in altre pubblicazioni abbiamo dimostrato (*Sul richiamo stragiudiziale interrompente la prescrizione estintiva delle azioni contro le Amministrazioni delle Strade Ferrate* — Note dell'avv. G. G. Torino, 1890, tip. Civelli), si chiarì feconda d'ogni sorta d'inconvenienti e litigi e di una giurisprudenza necessariamente incerta, intricata e confusa, la quale nella sua ultima fase (Cassazione di Torino 18 dicembre 1895, Ferrovie Adriatiche contro Mambroni, e 22 ottobre 1896, Ferrovie Mediterranee contro Dondero) giunse perfino ad affermare quanto certo non era stato nella mente nè di chi v'introdusse il lamentato emendamento, ma la Cassazione, con finissimo ed ammirando criterio giuridico, seppe discernere ed intuire che, cioè, *il mentovato reclamo in doppio originale è mezzo unico per interrompere la prescrizione in materia ferroviaria, escluso ogni altro mezzo di diritto comune.*

Ora cotesta disposizione, che fece tanto cattiva prova e di cui tutto consigliava la soppressione in una prossima riforma della legge interna, venne, come facilmente rilevasi, nel modificato articolo 45 della Convenzione internazionale, ancora peggiorata, essendo prevalsa la ragione della maggioranza contro la Delegazione Italiana che invano la combatteva sforzandosi di ottenerne almen attenuati gli inconvenienti e di dimostrare che doveva bastare l'ultimo alinea dell'antico articolo riferentesi, quanto alla interruzione della prescrizione, alle leggi del paese dove l'azione è intentata.

Invero è canone fondamentale, in materia di prescrizione, che i mezzi di interruzione o di sospensione della

medesima siano evidenti e certi: di una certezza, per così dire, matematica: in modo che funzionino essi giuridicamente, come nel movimento dei treni i segnali regolamentari. Perciò tutti i codici e le leggi non ammettono che pochi mezzi tassativi e veramente caratteristici a tale scopo.

Ma qual mezzo più vago ed indefinito del semplice reclamo scritto? Sarà tale la riserva all'atto della riconsegna, o le dichiarazioni fatte nei processi verbali di constatazione o sotto altre forme, ovvero soltanto una formale istanza? E per *avente diritto* chi dovrà intendersi nella moltiplicità dei casi e delle controversie? Colla frase generica: *indirizzato alla ferrovia:* chi vuolsi designare?, basterà forse lo indirizzarsi a qualunque delle Direzioni, Uffici, Funzionari, Capi stazione, impiegati od agenti che in svariate sedi compongono il vasto e complicato organismo ferroviario? Come il reclamo può considerarsi *in sospeso?* lo sarà pure lorchè il reclamante riservasi di aggiungere alcunchè di necessario che poi non viene, o quando la ferrovia (cosa frequente) chiede comunicazioni e schiarimenti a cui non si risponde? ed in tanti altri casi in cui l'ulteriore istruttoria della pratica dipende dal reclamante? La *reiezione del reclamo* dalla quale riprende corso la prescrizione è quella fatta dal primo o dall'ultimo nella gerarchia di chi su di esso può decidere, e quali debbono essere i termini perentori ed inattaccabili della *reiezione* perchè non possa pretestarsi non esaurito il reclamo? *Quid* se la *risposta per scritto* al reclamante non perviene, o non si sa come farla recapitare, e se viene a mancare anche una sola ed insignificante delle produzioni provate (?) annessa al reclamo? Rimane, gli è vero, riservato a chi spetta l'onere della prova del ricevimento del reclamo, o della risposta e della restituzione dei documenti; ma una siffatta dichiarazione generica di diritto comune, senza per lo meno disposizioni formali e precise che vennero alla Conferenza proposte e non sarebbero state difficili, è invece il coronamento di un istituto abbandonato alla rischiosissima prova testimoniale, alla incertezza, allo spirito di litigio. Ed, infine, basta ed è giuridico il dire che *gli ulteriori reclami alle ferrovie od autorità superiori non sospendono la prescrizione?* Forsechè nella molteplicità delle specie contenziose sarà sempre possibile e legale ciò ammettere, e forsechè — e più ancora — si potrà impedire il fatale andare dall'uno all'altro grado della gerarchia ferroviaria e governativa?

Nè qui finirebbero le interrogazioni — ciascuna delle quali ne piglierebbe molte altre — tanto essendo elastico, nebuloso e mal proprio l'instituto, imprecisato nella sua forma, al quale si volle dar vita. Basti soltanto il ricordare che, mentre i termini prescrittivi tendono dovunque a restringersi in ragione delle rapide comunicazioni, l'articolo 45 della convenzione già li aveva notevolmente allungati, fissandoli normalmente ad un anno, od a tre anni pei casi (che con troppa facilità si ammettono) di dolo o colpa grave. Basti il por mente che colla estensione data agli articoli 12, 44 e 45 la contabilità delle grandi aziende ferroviarie e la liquidazione di numerose pendenze rimarrebbero per anni ed anni indefinitamente in sospeso, obbligando le ferrovie alla conservazione di una colossale massa di carteggi occupanti vari edifici. Francamente dubitiamo che con simili innovazioni in diritto internazionale sia in tutto conciliabile il coordinamento della legislazione interna.

Le modificazioni recate al *Regolamento di esecuzione*, paragrafi 2, 3, 4, 5 e 9, riflettono qualche modalità di forma nella lettera di vettura e la permissione al mittente di apporre nella medesima talune indicazioni o informazioni non riguardanti la ferrovia e di cui essa non deve in alcun modo rispondere: la graduazione in modo più razionale, circostanziato ed equo delle sovratasse e penalità per inesatta dichiarazione di materie pericolose, o di altre merci, o per sovracarico di vagoni: l'ammessione (già del resto ricevuta nella pratica) di una dichiarazione generale di garanzia del mittente, in luogo di altrettante per le singoli spedizioni della stessa natura alle quali è inerente una limitazione di responsabilità del vettore: la abilitazione del mittente a reclamare le dette tasse mediante produzione del duplicato della lettera di vettura lorquando in questa le tasse sono già liquidate: infine, il massimo ed il minimo della sovratassa per *interesse alla riconsegna*, ed alcuni ritocchi agli *allegati* tecnici 1° e 2°. Inoltre nel protocollo finale formante parte della convenzione si autorizzarono i Governi interessati a considerare come non internazionali i trasporti da un punto di uno Stato ad altro punto del medesimo transitanti su territorio estero mediante linee intermedie non esercitate da una amministrazione di detto Stato. Non s'indusse invece la Conferenza (come la Delegazione Italiana proponeva) ad ordinare quanto meno opportuni studi affinchè fra gli Stati contraenti fosse, *nei rapporti fra di loro*, riconosciuta l'applicabilità della convenzione internazionale in quanto ai trasporti destinati oltre il percorso della grande Unione, parendo anormale che una spedizione, ad esempio, da Berlino o da Pietroburgo ad un pnnto della Spagna prossimo al confine francese sfugga fra gli Stati contraenti al regime della convenzione (art. 1); mentre — per fare una ipotesi — nulla osterebbe che le ferrovie francesi e spagnuole nei rapporti di servizio cumulativo fra di loro stipulassero la osservanza delle regole della convenzione di Berna sebbene lo Stato spagnuolo non vi partecipi.

Fra i numerosi emendamenti respinti merita speciale menzione quello, insistentemente sostenuto dalla Germania e dall'Ausiria-Ungheria ed altrettanto combattuto dalla Russia e dall'Italia, mercè cui nell'articolo 10 della convenzione volevasi attribuire al mittente, o al suo mandatario, il diritto di riservarsi l'adempimento delle formalità di dogana, di dazio e di polizia *in corso di trasporto*, invece di lasciarle alla ferrovia, salvo all'avente diritto, o chi per esso, la facoltà di assistere alle operazioni doganali per ogni schiarimento e giustificazione nel suo interesse, e salvo al destinatario di compire esso direttamente simili operazioni all'arrivo della merce. Evidentemente con queste ultime disposizioni già erasi data piena soddisfazione alle legittime esigenze degli interessati: accordare di più era troppo e tutto sarebbesi in definitiva ridotto a beneficio degli agenti intermediari che speculano sul frazionamento e instradamento delle spedizioni ed, a ragione, non sono ben visti in dogana per molti motivi.

D'altra parte, il compimento delle operazioni doganali da parte della stessa ferrovia è un progresso di servizio, è una procedura sempre regolare ed imparziale, è naturalissima conseguenza ed ausiliare del trasporto internazionale diretto. Era una domanda indiscreta quella d'imporre a tutte le ferrovie gli intermedi in dogana: se in alcuni paesi ciò può essere conciliabile e passato nelle abitudini senza inconvenienti, ben diversa è la cosa altrove, e bisognava quanto meno limitarsi a chiedere la libertà del diritto locale: libertà che del resto già abbastanza lasciava l'art. 10, permettendo alla ferrovia di affidare le operazioni doganali, daziarie o di polizia ad un commissionario. Ma sorvoliamo su questo argomento, sul quale molto fu detto, e che, al postutto, interessa una classe speciale di speculatori e forse talune ferrovie.

Per contro, venne poi lasciata cadere una simpatica mozione della Russia per lo studio di una convenzione internazionale regolante il trasporto dei viaggiatori. Idea questa non certamente ancora matura per una discussione, ma opportunamente slanciata e che, appoggiata da un voto unanime ed autorevole, avrebbe potuto progredire e prendere corpo per concretare un progetto in altra conferenza. Considerazioni forse di convenienza e non di merito, l'essersene già fatto cenno in altro Congresso a Bruxelles, indussero a soprassedere dalla proposta. Non esitiamo però a credere che dessa verrà a suo tempo ripresa, trattandosi di argomento vitale e di un ordine superiore, senza il quale il servizio internazionale ferroviario manca della parte più interessante. Gli è questo un tema che già formò oggetto di molti studi dovunque e di tentativi di progetti, poichè generalmente le varie leggi locali non recano che primordiali disposizioni e di tariffa quanto ai trasporti delle persone, ma tacciono sulla responsabilità e sulle regole pel risarcimento dai casi minimi ai gravissimi. Su tale que-

stione, che un giurista direbbe elegante, non ebbesi peranco il coraggio di interloquire nelle leggi e nei codici: direbbesi che i legislatori si ritrassero davanti alla gravità del problema, facendo mostra di credere che bastasse il diritto comune. Obbligazione siffatta però, a nostro avviso, non è che un rinvio del provvedimento, poichè il diritto comune sta a quello che dovrebbe essere il diritto ferroviario come stanno i vetturini dell'art. 1633 del Codice civile ai treni diretti: appare desso, in sostanza, a chi è conoscitore della materia, qualche cosa di preadamitico in rapporto ad una modernità, nella quale, per la ineluttabile organizzazione del servizio e pel suo vasto e complicato funzionamento, il caso fortuito, la forza maggiore, il danno risarcibile, la responsabilità vera ed apprezzabile devono definirsi e regolarsi con criteri ben diversi da quanto la giurisprudenza tentennante, e finora quasi bambina, ha seguiti.

Torino, dicembre 1896. *Avv.* G. Gola.

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

Ferrovia del Sempione.

(*L'approvazione del progetto di legge relativo*).

Nella seduta del 3 corrente, la Camera dei Deputati, dopo una discussione relativamente breve e nella quale non si notarono opposizioni di sostanza, fu approvato il progetto di legge per l'approvazione del *Trattato ed atti di concessione per la costruzione della ferrovia attraverso il Sempione*, presentato nella seduta del 29 maggio dal Ministero. Nella successiva seduta del 4 fu votato: 187 favorevoli, 63 contrari.

Nei numeri 24 e 29 del corrente anno abbiamo pubblicato i Disegni di legge del Ministero e della Commissione della Camera colle relative Relazioni.

Il progetto di legge venne approvato colla modificazione proposta dalla Commissione all'art. 4, cioè portando da lire 4000 a lire 5000 per 75 anni il sussidio chilometrico per la costruzione della Santhià-Borgomanero, e col seguente emendamento concordato poscia tra la Commissione ed il Governo:

« Si provvederà anche perchè nelle tariffe sia tenuto conto dei rispettivi abbreviamenti ferroviari quando all'apertura del Sempione, non però prima del 1 luglio 1905, la linea Santhià-Borgomanero e la linea Arona-Gravellona non fossero ancora aperte all'esercizio ».

Anche il Consiglio Federale Svizzero decise di proporre alla Camera la ratifica del trattato coll'Italia pel traforo del Sempione. Credesi che la ratifica si approverà nel corso della sessione di dicembre, cominciante fra giorni.

><

Reti Mediterranea e Adriatica.

(*Aumenti di stipendio e gratificazioni al personale*).

I Consigli di Amministrazione delle due Reti, Mediterranea e Adriatica, hanno deliberato: la prima lo stanziamento della somma di L. 625 mila, e la seconda di L. 790 mila per aumenti di stipendio e gratificazioni al personale con decorrenza dal 1° gennaio 1897.

><

Lavori e provviste ferroviarie.

L'on. Ministro dei Lavori Pubblici, presentò, il 30 novembre, al Senato, un Decreto Reale che autorizza il ritiro del progetto per lavori e provviste ferroviarie, da noi pubblicati nel numero 19 corrente anno.

><

Appalto per la costruzione del tronco Borgo a Mozzano-Bagni di Lucca.

Il Consiglio di Stato ha ritenuto che sia meritevole di approvazione il progetto dei lavori di costruzione del tronco della ferrovia Aulla-Lucca, compreso fra Borgo a Mozzano e Bagni di Lucca, e che le relative opere possano essere appaltate a prezzo fatto ed all'asta pubblica.

In seguito a tale approvazione il 15 marzo 1897, al Ministero dei Lavori pubblici, dinanzi l'Ispettore generale delle Strade Ferrate, e presso la Regia Prefettura di Lucca, avanti il Prefetto, si addiverrà simultaneamente all'incanto per l'appalto a prezzo fatto delle opere e provviste occorrenti per la completa costruzione del tronco Borgo a Mozzano-Bagni di Lucca della ferrovia Aulla-Lucca, compreso fra le progressive metriche 11.087.60 e 14.160.84 escluse le espropriazioni occorrenti alla sede stabile della ferrovia e sue dipendenze, la provvista delle rotaie e del materiale minuto accessorio, cioè stecche, piastre, arpioni e chiavarde d'armamento, ed ogni provvista e posa in opera per il telegrafo, per il mobilio delle stazioni e per gli attrezzi ed il materiale mobile di esercizio della linea.

L'Impresa resta vincolata all'osservanza del Capitolato di appalto in data 15 marzo 1896, visibile, assieme alle altre carte del progetto, nei suddetti Uffici di Roma (Ispettorato Generale delle Strade Ferrate, Divisione 1ª) e di Lucca (Prefettura), a partire dal giorno 4 gennaio 1897.

I lavori dovranno essere compiuti nel termine di mesi venti dalla data del verbale di consegna.

La cauzione provvisoria è fissata nella somma di lire 50,000 e quella definitiva nella somma corrispondente al sesto del prezzo di aggiudicazione a norma degli art. 45 e 48 del Capitolato d'appalto 15 marzo 1896.

Pel presente appalto non sarà pubblicato l'avviso di seguìta aggiudicazione provvisoria, e perciò si fa noto che col mezzogiorno del 31 marzo 1897 scadrà il termine utile per presentare in uno dei suddesignati Uffici offerte di ribasso sul prezzo di aggiudicazione provvisoria non inferiori al ventesimo.

><

Ferrovia Orbetello-Porto S. Stefano.

Siamo informati che il Consiglio di Stato, chiamato a dare il suo parere sulla domanda avanzata dal Consorzio fra i Comuni di Ortebello e di Monte Argentario per ottenere la concessione della costruzione e dello esercizio di una ferrovia da Orbetello a Porto Santo Stefano, col sussidio chilometrico di L. 3000 per la durata di 70 anni, ha ritenuto che allo stato delle cose e degli atti, la domanda medesima non possa essere assecondata.

Giusta il progetto presentato dal Consorzio per base della domanda di concessione, la linea ha la lunghezza di m. 12,105.63 ed il suo costo complessivo è preventivato di L. 1,700,000; ciò che corrisponde ad un costo medio chilometrico di L. 140,000 compreso il materiale mobile e gli imprevisti. In base ai calcoli di progetto si ritiene che per l'ammortamento in 70 anni della somma predetta di L. 1,700,000, occorrerebbe una somma annua di L. 87,753. Si è previsto un prodotto lordo di lire 125,000; ed una spesa di esercizio corrispondente al 70 p. 0/0 del prodotto lordo; e quindi una somma di L. 87,500, d'onde un presunto utile netto annuo di lire 37,500 che per prudenza si ridusse a L. 35,000. In assieme i contributi del Consorzio e della Provincia, e quello domandato al Governo avrebbero raggiunta la somma di L. 88,762.25 per la durata di 70 anni.

Il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici ha dato parere favorevole sul progetto presentato dal Consorzio; ma il Comitato Superiore delle Strade Ferrate prima, e quindi il Ministero del Tesoro, hanno ritenute esagerate le previsioni dei prodotti lordi.

><

Ferrovia Taranto-Brindisi.

Il Consiglio di Stato ha dato il suo parere su di un atto di transazione, concordato dalla Amministrazione Governativa colla Impresa Legnazzi Gaspare, per sistemare definitivamente le vertenze insorte in dipendenza della costruzione del tronco Latiano a Brindisi, nella linea da Taranto a Brindisi e lasciate insolute nell'accomodamento precedente.

><

Ferrovia Treviso-Cornuda.

Il Consiglio di Stato ha dato il suo parere sugli atti concernenti il collaudo e la liquidazione finale dei lavori di completamento del tronco da Treviso a Cornuda, affidati a rimborso di spesa alla Società esercente la Rete Adriatica ed eseguiti dalla Impresa Armellini, Capellari e Comp., con contratto del giugno 1891; e circa la applicabilità della multa contrattuale per ritardo frapposto dalla Impresa stessa nel compimento dei lavori.

><

Progetto di lavori suppletivi al fabbricato viaggiatori all'approdo di Villa S. Giovanni.

Il Consiglio di Stato ha ritenuto che si possa approvare un progetto suppletivo di lavori al fabbricato viaggiatori in costruzione all'approdo di Villa San Giovanni, presso Reggio di Calabria, del presunto importo di lire 8,531.52; e che si possa provvedere alla costruzione delle opere relative nel modo proposto.

><

Il Consiglio Comunale di Genova e la deficienza dei vagoni nel Porto.

Nella seduta del 1º corrente del Consiglio Comunale di Genova, il consigliere Pittaluga svolse un'interpellanza sulla mancanza dei vagoni in servizio del commercio.

Sorse una viva discussione da cui emerse chiaro il concetto che alla deficienza dei vagoni, per nulla imputabile alla Società delle Ferrovie, deve provvedere il Governo.

Il consigliere Falcone, in particolar modo, scagionò la Società del Mediterraneo dalle accuse che le si vogliono fare, perchè tutto l'inconveniente dipende dal Governo il quale non può o non vuole provvedere alla deficienza del materiale.

Indi, all'unanimità, il Consiglio approvò il seguente Ordine del giorno:

« Il Consiglio,

« Considerando che la mancanza continua dei vagoni nel Porto di Genova è un fatto che da più anni si lamenta, ed al quale non si è voluto finora porre il dovuto riparo ad onta delle continue rimostranze elevate da questa Amministrazione municipale e da tutte le altre Associazioni che vegliano alla difesa degli interessi commerciali;

« Deplorando che codeste sollecitazioni siano rimaste finora infruttuose, cosicchè per la deficienza del servizio ferroviario una grave minaccia esiste che le benefiche correnti del traffico possano essere deviate ad altro Porto con danno irreparabile, non solo di Genova, ma dell'intiera nazione,

« Delibera una petizione al Governo del Re ed al Parlamento italiano colla quale siano rinnovate le istanze tante volte fatte, perchè con un apposito Disegno di legge siano stanziati i fondi necessari per la provvista dei vagoni mancanti e per l'esecuzione delle opere necessarie per il loro movimento; ed incarica una Commissione composta di cinque membri e presieduta dal Sindaco, di presentare la detta petizione e fare le più vive istanze presso i poteri costituiti affinchè abbia pronto e sicuro accoglimento ».

><

Facilitazione ai trasporti per l'Esposizione di Torino nel 1898.

Siamo informati che le Amministrazioni ferroviarie del Mediterraneo e dell'Adriatico, dopo una serie di conferenze tenute appositamente, hanno d'accordo concretate le loro proposte riguardo alle facilitazioni che saranno da applicarsi pei viaggi delle persone e pel trasporto degli oggetti e delle merci destinati all'Esposizione che avrà luogo in Torino nell'anno 1898.

Ci consta che le predette Amministrazioni hanno, per la circostanza, eccezionalmente largheggiato nello stabilire le facilitazioni delle quali trattasi, avuto anche riguardo che trattasi di una Esposizione generale di notevole importanza, avente inoltre lo scopo di solennizzare il 50º anniversario della proclamazione dello Statuto del Regno. Le proposte in questione sono state testè sottoposte alla Superiorità affinchè possano essere esaminate, discusse e definitivamente concretate in una riunione di Delegati delle varie parti interessate, compresi quelli del Comitato dell'Esposizione.

><

Fermata di un treno ad Alassio.

La Mediterranea, allo scopo di favorire il movimento dei viaggiatori ad Alassio, e specialmente per offrire tutte le maggiori comodità possibili alla Colonia forestiera che frequenta quella località, ha divisato di assecondare le istanze di quel Municipio tendenti ad ottenere la fermata del treno 42.

><

Società Italiana per le Strade Ferrate della Sicilia.

L'assemblea delle Ferrovie Sicule ha avuto luogo il 30 novembre u. s. con l'intervento di 45 azionisti possessori o rappresentanti di oltre 22 mila azioni.

Il bilancio al 30 giugno 1896 e la proposta per la ripartizione degli utili sono stati approvati all'unanimità.

Il dividendo per l'esercizio 1895-96 venne stabilito in L. 32.50.

Ai fondi di riserva ordinaria e straordinaria sono state inoltre assegnate L. 336,651.43, ossia più del doppio degli assegni prescritti dallo Statuto.

L'adunanza ha poi approvato il progetto per l'ammortamento di 10,000 sulle 40 mila azioni e le conseguenti modificazioni statutarie.

Sono stati quindi riconfermati tutti i Consiglieri e Sindaci uscenti di carica.

Il Consiglio ha inoltre stabilito di pagare dal 28 dicembre corrente il cupone n. 21 delle azioni in L. 20 delle quali 7.50 a saldo dividendo 1895-96 e L. 12.50 in conto dell'esercizio in corso.

Dal resoconto del Consiglio di amministrazione e dalla relazione dei Sindaci, di cui daremo il testo nei prossimi numeri, risulta che i prodotti lordi diretti ed indiretti della rete principale e delle linee complementari ammontano a L. 10,017,475.38 con una differenza in più rispetto

al precedente esercizio di L. 555,548.42. Aggiungendo al totale dei prodotti lordi i compensi per l'esercizio delle linee complementari, in L. 3,673,506.08; il corrispettivo, depurato dalla tassa di ricchezza mobile, per l'uso del materiale rotabile e d'esercizio e del materiale di navigazione nello stretto di Messina, in L. 742,377.86; e gl'introiti a rimborso di spesa, in L. 229,097.14, si ottiene il totale degli introiti, che ammonta a lire 14,662,456.46, la quale somma, confrontata con quella corrispondente del precedente esercizio, presenta un'eccedenza di L. 1,403,356.44.

Le spese generali di amministrazione e di esercizio ascendono a L. 9,391,404.70, con una differenza in più rispetto al precedente esercizio, di L. 704,040.96. A quelle spese aggiungendo: la quota ed i prodotti spettanti allo Stato, in L. 2,146,125.64; i versamenti ai fondi di riserva e alla cassa per gli aumenti patrimoniali e per corrispettivo dell'uso del materiale rotabile e d'esercizio in L. 1,480,482.25; le commissioni, cambi, interessi, ecc., in L. 168,121.57 e 1|10 delle spese di fondazione in L. 16,657.18, si ottiene la somma di lire 13,202,791.34, la quale rappresenta il complesso degli oneri dell'esercizio sociale testè decorso. Gli utili netti del quale ascendono perciò a L. 1,459,665.12 con una differenza in più, rispetto all'esercizio precedente, di lire 10,381.05.

><

Per l'orario della linea Empoli-Siena-Chiusi.

Il Presidente della Deputazione provinciale di Siena, per incarico avuto dal Consiglio provinciale, ha rivolta a S. E. il Ministro dei Lavori Pubblici viva preghiera perchè, colla sua autorità, voglia disporre, che, nella prossima riforma degli orari per la linea Empoli-Siena-Chiusi, e che scorre quasi per intero nella provincia Senese, si stabilisca almeno un treno diretto giornaliero di andata e altro di ritorno, senza fermate a molte stazioni di nessuna importanza che pur troppo si trovano disseminate sulla linea stessa; nel quale provvedimento verrebbero ad essere sensibilmente migliorate le ora difficili comunicazioni di Siena con la Capitale del Regno e con altri centri importanti.

><

Biglietti andata e ritorno fra Bozzolo e Brescia.

Nel mese di ottobre p. p., sulle linee della Rete Adriatica venne istituita la sola corrispondenza con biglietti di andata e ritorno delle tre classi da Bozzolo per Brescia.

><

Ferrovie dell'Adriatico.

(Progetti preventivi, ecc., presentati all'approvazione governativa).

La Direzione Generale delle Strade Ferrate Meridionali ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici:

1. La proposta dei lavori occorrenti per difendere la ferrovia contro le corrosioni del fiume Reno, al chilometro 22.835 della ferrovia da *Bologna a Pistoia*, con annesso preventivo di spesa di L. 4950;

2. La proposta per sistemare lo scolo delle acque in corrispondenza della strada provinciale a sinistra del passaggio a livello al chilom. 98.136 della linea *Orte-Foligno-Falconara*. Spesa preventivata L. 1100;

3. Il preventivo della spesa occorrente per l'impianto di una stufa a calorifero nella sala riservata agli ammalati che vanno a farsi visitare nell'Ufficio sanitario, in piazza dell'Unità Italiana, n. 7, in Firenze;

4. La proposta per la sostituzione di apparecchi di controllo a correnti invertite alle suonerie elettriche attualmente applicate al disco verso Baranello nella stazione di Campobasso della linea da *Termoli a Benevento*. La spesa all'uopo preventivata ascende a L. 460;

5. Il preventivo della spesa di L. 220 occorrente per provvedere all'impianto di suonerie di avviso per regolare il passaggio pel bivio Fuentes dei treni diretti a Colico, lungo la linea *Sondrio-Colico-Chiavenna;*

6. Il contratto stipulato colla Ditta Filippetti Edda per l'esecuzione dei lavori occorrenti onde ridurre ad uso alloggi il fabbricato viaggiatori della fermata di San Polo dei Cavalieri, nonchè per la costruzione di nuove case cantoniere e di garette in muratura lungo il tronco da Tivoli a Cineto Romano nella ferrovia da *Roma a Solmona;*

7. La proposta per effettuare alcune modificazioni negli impianti del servizio merci nella stazione di Sesto Fiorentino, lungo la ferrovia *Firenze-Pistoia-Pisa*, con annesso preventivo di spesa di L. 1900;

8. La proposta per lo spostamento di alcuni segnali a disco girevole sulla linea da *Bologna ad Otranto*, e per l'applicazione di sonerie elettriche di controllo a quelle che, dopo tale provvedimento, si renderanno inservibili dal manovratore. Spesa occorrente L. 2350;

9. Il preventivo della spesa di L. 2250 occorrente per munire di dischetto-fanale i deviatoi del binario di raddoppio nella galleria di Cattolica e per proteggere il medesimo con segnali a disco girevole nella linea *Bologna-Ancona;*

10. La proposta per la costruzione di una scogliera a difesa del quarto di cono a monte verso Bologna del ponte nel torrente Secchia al chilom. 98.576 della linea da *Piacenza a Bologna*, con annesso preventivo di spesa di L. 1900;

11. Il contratto stipulato colla Ditta Francesco Maifreni per l'impianto del servizio di illuminazione elettrica nella *stazione di Adria;*

12. Il contratto stipulato colla Ditta Zotti Martino per la riduzione a sotto passaggio pedonale del ponte al chilometro 130.347 della strada ferrata da *Napoli a Foggia.*

><

Ferrovie del Mediterraneo.

(Proposte, progetti, preventivi, ecc., presentati all'approvazione governativa).

La Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha sottoposto alla approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici:

1. La proposta dei lavori occorrenti per provvedere alla parziale ricostruzione della volta del sottovia, alla progressiva 65.371.70 della linea *Torino-Genova*. La spesa all'uopo preventivata ammonta a lire 1620;

2. Il progetto dei lavori riguardanti la costruzione di un nuovo pozzo sussidiario a quello sotto il rifornitore della *stazione di Milano P. S.* Spesa occorrente L. 1400;

3. La proposta pell'impianto di una fontanella a ridosso del casello n. 41, della linea *Savona-Bra* presso Ceva, adibito ad uso dormitorio del personale viaggiante. La spesa all'uopo occorrente ammonta a L. 540;

4. Il preventivo della spesa di L. 700 occorrente per provvedere all'alzamento dei muri di sponda del cunettone a valle del ponticello al chilometro 243.735 della linea *Eboli-Potenza*, fra le stazioni di Ferrandina e di Pisticci;

5. La proposta per l'applicazione delle piastre doppie di giunzione ai binari del tronco Guinadi-Pontremoli; nella ferrovia *Parma-Spezia*. La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 11,250;

6. Il preventivo della spesa di L. 1800 occorrente pel collocamento di catene e di chiavi in ferro alla casa cantoniera doppia al chilometro 301.598 della linea *Taranto-Reggio*, fra le stazioni di Squillace e di Montauro; ed al chilometro 313.581.29 della linea stessa fra le stazioni di Soverato e di San Sostene;

7. Il preventivo della spesa di L. 770 occorrente per rinnovare la verniciatura alle travate metalliche dei ponti: sul torrente Ghiareto, sul Rio Santo Stefano, sul torrente Rì, e del sottopassaggio della provinciale presso Caprigliola, nella strada ferrata da *Parma-Spezia;*

8. Un nuovo progetto relativo a lavori di consolidamento della frana detta dei Laghi, dal chilom. 202.899 al chilometro 203.347 della linea *Eboli-Metaponto*, fra le stazioni di Campomaggiore e di Calciano. La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 10,900;

9. La proposta dei lavori che si rendono necessari in seguito allo spostamento dell'approdo dei piroscafi ferroviari in stazione di *Reggio-Porto*. La spesa all'uopo preventivata ascende a L. 2870;

10. Il progetto dei lavori occorrenti per la costruzione di una tettoia da addossarsi al magazzino merci pel servizio locale della *stazione di Chiasso*. Spesa prevista L. 1500;

11. Il preventivo della spesa di L. 615 occorrente pei provvedimenti di sicurezza ai finestroni e portoni scorrevoli che guardano il piazzale esterno del magazzino delle merci a dettaglio, nella *stazione marittima di Livorno*.

><

Tariffe ferroviarie italiane.

Il Ministero del Tesoro, di accordo con quello delle Finanze, ha dato il suo benestare: *a*) Alla rinnovazione per un altro anno, ed alle stesse condizioni già vigenti, della concessione in favore della Ditta Greco Vitaliano, per i suoi trasporti di sansa vergine;

b) Alla rinnovazione per un altro anno ed alle identiche condizioni già pattuite in passato, della concessione già fatta precedentemente alla Ditta De Martino per i suoi trasporti di sansa vergine da e per Monopoli;

c) Alla rinnovazione per un altro anno, a partire dal 6 dicembre corrente, ed alle medesime condizioni, della concessione di cui fruisce la Ditta Fratelli Selve per i suoi trasporti di rame e di ottone da Donnaz a qualsiasi stazione delle tre grandi reti ferroviarie;

d) Alla rinnovazione per un altro anno, a partire dal 1° novembre p. p., ed alle medesime condizioni del precedente esercizio, della concessione accordata alla Ditta Domenico De Gaetano per i suoi trasporti di sansa vergine;

e) Alla rinnovazione per un altro anno ed alle medesime condizioni della concessione di cui fruiva la Ditta G. Mossardi e J. di Nervi, per i suoi trasporti di grano a vagone completo da Santa Limbania a Nervi;

f) Alla rinnovazione per un altro anno, a partire dal 1° novembre p. p., ed alle medesime condizioni stabilite in passato, della concessione accordata alla Ditta Oss-Mazzurana per i suoi trasporti di sansa vergine sulla Rete Mediterranea.

—

La Mediterranea, d'accordo coll'Adriatica, ha presentato, con parere favorevole, al R. Ispettorato generale delle Strade Ferrate una domanda della Ditta Giuseppe Candiani di Milano per ottenere che le agevolezze di cui fruisce per i suoi trasporti di acido solforico e muriatico a vagone completo dalla Bovisa a qualsiasi stazione delle due grandi reti continentali, gli siano rinnovate per un altro anno ed alle medesime della precedente convenzione.

—

È in corso un Decreto del Ministero dei Lavori Pubblici e di quello di Agricoltura, Industria e Commercio per il quale, la validità della tariffa eccezionale, n. 1006, P. V., per i trasporti di lignite e formelle di lignite in partenze e destinazioni determinate, come nella proposta all'uopo presentata di comune accordo fra le Amministrazioni ferroviarie dell'Adriatico e del Mediterraneo, è prorogata in via di esperimento per altri due anni, e cioè a tutto il 1898.

—

La Mediterranea ha disposto che le tariffa locale, n. 410, piccola velocità, serie A e B, venga estesa alla stazione di Omegna, coi prezzi rispettivamente di L. 61,90 e di L. 57,84 per tonnellata.

><

Deliberazioni del Comitato Superiore delle Strade Ferrate.

Il Comitato Superiore delle Strade Ferrate ha dato il parere sui seguenti affari:

Transazione concordata dalla Società delle Ferrovie del Mediterraneo, colla Impresa industriale italiana di Napoli, onde comporre amichevolmente tutte le questioni insorte per l'esecuzione dei lavori di sostituzione impalcature di ferro a quelle in ghisa dei ponti Bisenzio, Ombrone, Pesa, Ormè, Elsa, Evola, Cecinella, della linea Firenze-Empoli-Livorno;

Atti di collaudo dei lavori eseguiti dall'appaltatore Giulio Lucotti per la costruzione di sei pilastri in muratura, da sostituirsi al castello in legname del rifornitore di Favarotta della linea Canicattì-Licata e domanda di condono della multa per la ritardata ultimazione dei lavori;

Convenzione tra la Società esercente la Ferrovia economica della Val Seriana e la ditta Honegger, Spoerry e C. di Albino, per l'eseguito impianto di una trasmissione a distanza di energia elettrica attraversante e costeggiante per assai lunga tratta la ferrovia Valseriana ad uso dello stabilimento industriale della suddetta Ditta.

Notizie Ferroviarie Italiane

Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde. — Il giorno 24 novembre u. s. si tenne in Roma un'Assemblea straordinaria degli azionisti della Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde, per deliberare sopra la proposta di sostituire la Compagnia alla Società Italiana per le Strade ferrate secondarie della Sardegna nella concessione della ferrovia da Iglesias a Monteponi, tanto riguardo alla costruzione quanto riguardo all'esercizio.

Questa linea, di circa 5 chilometri e un terzo, fa parte della Rete secondaria dell'isola, disposta con la legge del 22 marzo 1885, e non è stata ancora costruita in causa di divergenze sorte intorno alla misura dello scartamento, che l'atto di concessione stabilisce eccezionalmente per detta linea a sezione normale, e invece la Società concessionaria avrebbe trovato del proprio interesse di costruire, come le altre, a sezione ridotta.

L'Assemblea fu unanime nell'approvare la seguente deliberazione:

« L'Assemblea, udito il rapporto del Consiglio, delibera » di approvare, come approva, che la Compagnia Reale delle » Ferrovie Sarde, col consenso del Governo, venga sostituita » alla Società Italiana per le Strade ferrate secondarie della

» Sardegna nella concessione della linea di ferrovia da Igle-
» sias a Monteponi, tanto per la costruzione quanto per
» l'esercizio, a termini e con l'osservanza di tutte le con-
» dizioni e modalità e di tutti i patti portati dal contratto
» di concessione in data 28 luglio 1886, approvato per Regio
» Decreto del 1° agosto successivo, n. 4041 (serie 3ª) e dal
» capitolato d'oneri, a quel contratto annesso, per ciò che
» si riferisce e trova applicazione a detta linea di ferrovia;

« Autorizza il Consiglio, e per esso il consigliere dele-
» gato, comm. Epaminonda Segre, a stipulare in nome della
» Compagnia la convenzione da cui risulti la sostituzione
» suaccennata ».

Si attendono ora le definitive deliberazioni del Governo per dar mano alla costruzione della linea.

Ferrovia Arona-Gravellona ed il valico del Sempione. — Il giorno 29 novembre u. s. si radunò la Giunta municipale di Milano per discutere sull'argomento del valico del Sempione. Invitati, intervennero alla seduta i deputati Mussi, Beltrami, Conti, Campi, Sormani, Radice, Carmine, Facheris, Turati, De Cristoforis, Zavattari, Sola e Canzi.

Giova rammentare come il Comune di Milano avesse chiesto al Governo che nel progetto per il valico del Sempione, assieme alla linea di raccordo Santhià-Borgomanero, chiesta e concessa ai deputati piemontesi, venisse inserita la costruzione della linea di raccordo Arona-Gravellona, la quale è di vitale interesse per Milano, o quanto meno ne venisse data la concessione al Comune e alla Provincia di Milano. Infatti, il Governo diede affidamento per la concessione di questa linea, ma accordando solo il sussidio chilometrico di L. 2000.

D'altra parte, il sussidio a fondo perduto per il valico del Sempione, nella misura di L. 500,000, già a suo tempo deliberato dal Consiglio provinciale, è subordinato alla condizione che, a sua volta, il Governo dia un sussidio chilometrico di L. 3000.

Finora il ministro Prinetti non ha accolto le sollecitazioni per l'aumento del sussidio.

In seguito ad uno scambio di idee, nelle quali tutti, assessori e deputati, si mostrarono concordi, i deputati si impegnarono di riunirsi col Sindaco a Roma e di recarsi insieme dal Ministro dei Lavori Pubblici, on. Prinetti, per ottenere che receda dal rifiuto sin qui opposto, portando a 3000 lire il sussidio chilometrico per l'Arona-Gravellona.

Ferrovia della Valsugana. — Il deputato trentino Bazzanella presentò alla Camera austriaca una interpellanza ai Ministri del Commercio e delle Ferrovie per sapere se il Governo fece negli ultimi tempi pratiche presso il Governo italiano per accelerare il congiungimento della ferrovia di Valsugana colle italiane.

Ferrovia Camuna Iseo-Breno. — Martedì scorso, la Deputazione provinciale combinò coll'ingegnere G. Antonio Ronchi e coll'avv. Tovini i preliminari da presentarsi prossimamente al Consiglio provinciale per la costruzione ed esercizio della ferrovia Iseo-Breno colla stazione nella località Zoppo, sulla base del concorso da parte della provincia di L. 750,000, e colla lusinga del sussidio governativo di L. 3000 al chilometro.

Ferrovie Italiane. — *Prodotti dal 1° al 31 agosto 1896.* — Il prospetto dei prodotti lordi approssimativi delle Ferrovie italiane, pubblicato in questi giorni dal R. Ispettorato delle Strade Ferrate, comprende i dati relativi all'esercizio dal 1° al 31 agosto 1896. In questo periodo i prodotti approssimativi del traffico ascesero in complesso a L. 21,968,905, con una differenza in meno di L. 1,377,287 su quelli ottenuti nell'esercizio precedente.

La lunghezza media delle linee in esercizio pel suddetto periodo si ragguagliava a 15,445 km., in aumento di chilometri 156, e il prodotto chilometrico ammontava a lire 1,422, con una diminuzione di L. 104 in confronto dell'esercizio precedente.

Per ciascuna delle grandi Reti ferroviarie e per gli altri gruppi di linee, i dati analoghi pel periodo in discorso sono espressi dalle cifre seguenti:

Dal 1° al 31 agosto 1896.

		Lunghezza media	Prodotti lordi	Prodotti chilometrici
Rete Mediterranea . . .	Km.	5765	1,1032,743	1,913
Rete Adriatica	»	5602	8,502,008	1,517
Rete Sicula	»	1093	866,615	792
Ferrovie dello Stato esercite Società Veneta . . .	»	140	91,100	650
Ferrovie Reali Sarde . .	»	411	141,845	345
Ferrovie Secondarie Sarde	»	594	68,551	115
Ferrovie diverse . . .	»	1840	1,266,133	687

Differenze in confronto dell'esercizio precedente.

		Lunghezza media	Prodotti lordi	Prodotti chilometrici
Rete Mediterranea . . .	Km.	+ 111	— 238,563	— 80
Rete Adriatica	»	»	— 1,061,363	— 190
Rete Sicula.	»	»	— 42,136	— 39
Ferrovie dello Stato esercite Società Veneta . . .	»	»	— 15,439	— 111
Ferrovie Reali Sarde . .	»	»	+ 7,562	+ 19
Ferrovie Secondarie Sarde	»	»	+ 695	+ 1
Ferrovie diverse	»	+ 45	— 28,043	— 34

Ferrovie dell'Adriatico. — *Prodotti dal 1° gennaio al 20 novembre 1896.* — Nella decade dall'11 al 20 novembre 1896 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate Meridionali, Rete Adriatica (Rete principale e Rete complementare) ascesero a L. 3,315,920.50, con un aumento di L. 392,441.46 su quelli ottenuti nella corrispondente decade del 1895.

L'insieme dei prodotti dal 1° gennaio al 20 novembre 1896 si ragguaglia a L. 92,422,529.32, e presenta un aumento di L. 235,490.00 in confronto dello stesso periodo del precedente esercizio.

Ferrovie della Sicilia. — *Prodotti dal 1° luglio al 10 novembre 1896.* — Nella decade dal 1° al 10 novembre i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate della Sicilia (Rete principale, Rete complementare e Stretto di Messina) ascesero a L. 327,734, con un aumento di lire 28,924 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

I prodotti dal 1° luglio al 10 novembre 1896 ammontano a L. 3,831,813, con una diminuzione di L. 13,130 sul corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

Tramvie elettriche di Torino. — Nella seduta del 26 novembre della Giunta municipale di Torino, il Sindaco espose i tre progetti presentati al Municipio per la concessione e l'esercizio delle Tramvie elettriche dalla Società Belga, dalla Società Elettricità Alta Italia (che proponeva il sistema della Ditta Siemens e Halske, misto ad accumulatori), e dalla Allgemeine Elektricitäts Gesellschaft.

Finita l'esposizione del Sindaco, la Giunta adottava la seguente deliberazione:

« Udita la relazione del Sindaco e le spiegazioni dell'Assessore dei lavori pubblici;

« Esprime loro anzitutto i più vivi ringraziamenti per le laboriose e difficili trattative che condussero alle proposte attuali;

« Ritenuto poi che il desiderio di agevolare le due Società esistenti nella modificazione del sistema di trazione, trova un ostacolo insuperabile nella rigidità della loro opposizione ai sistemi più perfezionati;

« Ritenuto che se il sistema degli accumulatori proposto dalle Società nuove riuscirà più costoso nell'esercizio, tale elemento non deve interessare il Municipio di fronte alle potenti e rispettabili Ditte che ne assumono l'impegno; mentre per converso, quanto alla trazione e ai servizi municipali nel suolo, sottosuolo e soprassuolo pubblici rappresenta un enorme vantaggio a cui non si può rinunziare;

« Ritenuto che tale vantaggio non è bilanciato dalla eventualità per la quale le due Società esistenti rinunziassero a qualsiasi modificazione della trazione, lasciando così nelle

vie migliori della città e per 24 anni, cioè fino allo scadere della loro concessione, la trazione a cavalli;

« Ritenuto che da calcoli istituiti il vantaggio economico fra la trazione a cavalli e quella a filo aereo è considerevole; e ad ogni modo tale che le due Società, sempre sollecite di un buon servizio, non potranno, a giudizio di molti, resistere per molto tempo alle esigenze del progresso e a quelle della concorrenza di un servizio più comodo e più elegante;

« Ritenuto che la ditta Siemens e Halske, e per essa la Società Elettricità Alta Italia, è proprietaria di un salto d'acqua capace di 4000 cavalli di forza, per il quale la Giunta rassegna al Consiglio parere favorevole per la relativa concessione: che la medesima dà le più ampie assicurazioni di un buon servizio con accumulatori per l'impianto ed esercizio già fatto con soddisfazione nelle città sopra nominate, e che a questi vantaggi essa aggiunge quello di una indiscussa priorità nelle sue proposte, in luglio prima e poi in novembre;

« Ritenuto che l'Allgemeine fece pure una proposta del filo aereo e solo sussidiariamente del filo sotterraneo, e che soltanto in confronto delle proposte della Siemens accettò gli accumulatori, pure sempre dichiarando che non aveva molta fede nei vantaggi di tale sistema;

« Per questi motivi, la Giunta delibera:

« 1° Di concedere alla Società d'Elettricità Alta Italia la concessione delle linee tramviarie chieste in data 26 novembre 1896, da impiantarsi dalla ditta Siemens e Halske, alle condizioni tutte contenute nella sua domanda;

« 2° Di concedere alla Società Anonima dei Tramways di Torino (Belga) ed alla Società Torinese la trasformazione a filo aereo della loro attuale trazione a cavalli sulle linee esistenti, alle condizioni contenute nelle domande 26 novembre: fatta eccezione della definizione delle linee concorrenti di cui all'art. 5 delle domande, la quale definizione dovrà riferirsi solo alle linee avvenire, ma non a quelle di cui è caso nella presente deliberazione ».

Nella seduta del 2 corrente il Consiglio comunale doveva discutere le proposte della Giunta, ma avendo il Sindaco annunziato di aver ricevuto un nuovo Memoriale dalla Allgemeine Elektricitäts Gesellschaft, si deliberò di sospendere per ora la discussione.

Tramvia Milano-Paullo-Crema. — Domenica scorsa, a Pandino, l'ing. Horvath tenne una conferenza sull'importanza di questa tramvia, presenti i notabili del luogo e dei paesi vicini.

Colla scorta di una carta topografica della linea progettata, il conferenziere espose i dettagli del tracciato, i numerosi Comuni serviti, le condizioni della plaga attraversata, i vantaggi del miglior collegamento con varie città importanti e che ne potrebbero trarre specialmente i proprietari ed i fittabili sulla linea.

Discusse i vari sistemi di trazione: i motivi per cui si è fatta la trazione a vapore, salvo trasportarla in trazione elettrica, quando sarà risolto industrialmente il quesito degli accumulatori.

Dalla parte descrittiva e tecnica passò alla finanziaria, esponendo le cifre del costo d'impianto, della spesa e dei ricavi annui dell'esercizio.

A Pàndino e dintorni venne subito iniziata la sottoscrizione per attuare questa tramvia.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — *Il treno direttissimo Berlino-Roma.* — Leggesi nella *Gazzetta Ticinese* di Lugano, del 30 novembre u. s.:

« Ieri ed oggi, sulla linea del Gottardo, ebbe luogo la prova per un nuovo treno direttissimo Berlino-Roma, che andrà in attività probabilmente nella prossima primavera. Lo stesso partì alle 9.10 ant. da Rothkreuz ed arrivò a Chiasso all'1.50, impiegando così 4 ore e 40 minuti a percorrere 214 chilometri, compresi però 35 minuti di fermata nelle stazioni intermedie. Era composto di 6 carrozze C 4 da 80 posti ciascuna, di un vagone ristorante e di un bagagliere, rimorchiati dalla locomotiva 202, a 4 cilindri, costruita espressamente per i treni direttissimi ed esposta nella galleria delle macchine a Ginevra, e da altra pure di gran mole.

Le prove, a quanto vien assicurato, riescirono pienamente.

La velocità massima raggiunta sui diversi tronchi fu di: chilom. 85 all'ora da Rothkreuz a Stien, chilom. 90 da Stein a Brunnen, chilom. 75 da Brunnen a Fiora, chilometri 100 da Fiora ad Erstfeld, chilom. 45 da Erstfeld a Göschenen, chilom. 75 da Göschenen ad Airolo, chilom. 60 da Airolo a Bodio, chilom. 75 da Bodio a Bellinzona, chilometri 75 da Bellinzona a Giubiasco, chilom. 45 da Giubiasco a Rivera, chilom. 75 da Rivera a Lugano, chilom. 76 da Lugano a Melide, chilom. 65 da Melide a Capolago, chilometri 60 da Capolago a Mendrisio, chilom. 75 da Mendrisio a Chiasso.

Si trovavano nel treno, oltre diversi signori, il direttore, signor Stoffel, l'ing. Frey, capo-trazione, e il signor Meyer, capo-depositi.

Oggi hanno avuto luogo le prove di ritorno sulla linea Chiasso-Rhothkreuz, con due minuti di tempo in meno di percorso.

Il direttissimo Berlino-Roma sarà formato di carrozze ultimo modello con piattaforma a soffietto, come nelle vetture imperiali germaniche, avrà un vagone-ristorante, e probabilmente visita doganale in treno per evitare inutili fermate alle altre stazioni di confine.

A quanto si assicura, secondo il progetto d'orario già fin d'ora allestito, non è prevista alcuna fermata di questo treno alla nostra città.

Ferrovie Svizzere. — *Ferrovia Berna-Neuchatel.* — Domenica scorsa ebbe luogo in Berna un'adunanza di Delegati delle comunità rurali interessate alla linea diretta Berna-Neuchatel.

Venne risolto di mantenere la linea diretta e di non ammettere il giro per Neueneck-Laupen.

Ferrovie Austriache nella Carinzia. — Dopo lunga ed animata discussione, la Camera di commercio e di arti di Klagenfurt deliberò, a grande maggioranza, di non appoggiare la progettata ferrovia locale del Rosenthal, e di insistere invece affinchè si costruisca al più presto la strada ferrata del Bärenthal, che il Ministro della Guerra approvò stante la sua importanza strategica, e che il Ministro per le Ferrovie riconobbe avere altresì una grande importanza commerciale.

Ferrovie dello Stato Belga. — *Servizio Anglo-Continentale via Ostenda-Douvres.* — Sono noti gli sforzi perseveranti che il Governo Belga ha fatto da qualche anno per fare della sua linea di piroscafi Ostenda-Douvres il primo servizio anglo-continentale. Questo servizio, che è il solo che abbia tre partenze regolari al giorno tra la costa inglese ed il Continente, aveva ora otto piroscafi di recente costruzione che sono i più eleganti ed i più rapidi di tutti quelli che fanno il servizio della Manica.

Questa magnifica flottiglia viene ad essere aumentata di un nono battello che è stato costrutto dalla Società Cockcrill nel suo cantiere di Hoboken presso Anversa e il cui varo ha avuto luogo il 22 ottobre ultimo.

Questo grande piroscafo, che ha ricevuto il nome di « Principessa Clementina » è lungo m. 107.36; la larghezza totale fuori difesa dei tamburi è di m. 23.71.

Esso è intieramente costruito in acciaio dolce, ha tre ponti completi ed un vasto ponte di comando, sopra una parte del quale i passeggieri avranno accesso in bel tempo. È questa una nuova disposizione che adibisce all'uso dei viaggiatori due ponti-passeggiata in luogo di uno.

Il ponte inferiore è occupato davanti dal personale subalterno d'equipaggio e dal salone per i viaggiatori di seconda classe. Di dietro vi sono i saloni a cuccette destinate ai passeggeri di 1ª classe.

Il ponte principale comprende, davanti, delle cabine di servizio e, di dietro, il ristorante di prima classe ed il gabinetto delle signore.

Questi saloni non sono ancora decorati, ma noi possiamo dare qui qualche particolare.

Il ristorante, vasto salone di m. 20 di lunghezza, ove 112 persone potranno prendere posto, sarà di stile Francesco I. Intorno, delle arcate con colonne in legno verniciato faranno risaltare dei medaglioni in ceramica di Limoges, rappresentanti dei personaggi celebri dell'epoca.

Il gabinetto delle signore, stile Luigi XVI, sarà una piccola meraviglia.

Il primo ponte-passeggiata è occupato da un vasto corridoio che conduce a 12 cabine particolari, un *fumoir* ed un appartamento di lusso completo.

Le cabine avranno i pannelli decorati all'acquerello; il *fumoir* sarà ornato di pitture di maestri ed i saloni speciali rivaleggieranno in lusso con quelli della « Maria Enrichetta » che sono giustamente l'ammirazione della ricca clientela inglese e continentale della linea Ostenda-Douvres.

Il ponte-passeggiata superiore sarà a circa 7 metri sopra l'acqua.

Tutti i saloni e le cabine saranno riscaldate a vapore. Il centro della nave sarà occupato da una macchina colossale, la cui potenza è valutata a 8500 cavalli almeno; otto caldaie con tubi « serve » forniranno il vapore; infine 16 motori ausiliari diversi completeranno gli impianti meccanici. Uno di essi metterà in azione una *dinamo* per la luce elettrica.

Si calcola di ottenere una velocità di 42 chilometri all'ora agli esperimenti, i quali avranno luogo nella prossima primavera in Iscozia sulla Clyde.

Come si vede, la « Principessa Clementina » supererà come lusso, conforto e rapidità, tutti gli altri piroscafi dello Stato Belga; essa ne sarà il gioiello.

Siamo persuasi che il nuovo piroscafo contribuirà non poco ad accrescere ancora il movimento dei passeggieri tra Ostenda e Douvres.

Ferrovie in Egitto. — Si annunzia dal Cairo essere imminente la costruzione di una strada ferrata da Korosko ad Abou-Ahmed.

Notizie Diverse

La questione del nuovo ponte sul Po a Torino. — La Giunta municipale in merito alla sostituzione del ponte Maria Teresa è venuta nelle seguenti conclusioni:

Essa, dopo che si è dichiarata favorevole alla costruzione di un ponte metallico, non crede opportuno, allo stato delle cose, di sospendere nuovamente le sue decisioni, e tenuto conto di ogni circostanza, ritiene conveniente prescegliere, fra gli altri, per l'esecuzione il progetto di ponte in ferro proposto e studiato dalla Società delle Officine di Savigliano, epperciò:

Delibera di proporre al Consiglio comunale:

1. Di revocare la precedente deliberazione in data 8 aprile 1893, colla quale veniva approvata la costruzione del ponte a tre arcate in granito;

2. Di approvare invece la costruzione del ponte sul Po in sostituzione dell'attuale sospeso, secondo il progetto della Società Ausiliare delle Officine di Savigliano, a grande arcata di acciaio dolce, di luce m. 90 con spalloni in muratura e granito;

3. Di autorizzare la spesa all'uopo occorrente in lire 1,060,000 da pagarsi per la concorrente di lire 260,000 entro il 1897, mediante i residui stanziamenti di anni precedenti in circa lire 160,000 e mediante apposito stanziamento già proposto nel bilancio 1897 di altre lire 100,000; e per la rimanente somma di lire 800,000 da pagarsi con uno stanziamento di lire 450,000 nel bilancio 1898 e con altro di lire 350,000 nel bilancio 1899; entrambi, per la complessiva somma di lire 800,000, da reintegrarsi sull'operazione finanziaria in corso;

4. Di autorizzare la Giunta a procedere a tutti gli incombenti necessari per le necessarie approvazioni per parte delle autorità competenti, nonchè per la stipulazione del contratto in base ad apposito capitolato o per altro incombente qualsiasi, onde dare completo eseguimento all'opera, tenuto anche conto del breve tempo disponibile.

Nuovo segnalatore automatico per evitare scontri ferroviari. — Nella *Sentinella Bresciana* troviamo la descrizione di un nuovo segnalatore di sicurezza pei treni ferroviari. Ne è inventore il nob. Carlo Raffo ed eccone la descrizione che ne fa il giornale:

« Sulla macchina trovasi un fanale a tre luci. A due chilometri circa dalla stazione se la linea è libera, appare davanti al macchinista la luce bianca; se il treno deve rallentare appare la luce verde, e se la linea è impedita appare la luce rossa, e diventano pure rosse le luci dei fanali presso i frenatori; inoltre si ode un fischio sibilante e il treno a poco a poco si arresta, e tutto questo senza bisogno di forza elettrica; ma per mezzo di un semplicissimo congegno applicato alla macchina stessa. Per maggior sicurezza nell'ufficio del capo-stazione vi è un quadrante il quale automaticamente segna tutto quanto avviene in stazione prima che arrivi il treno, sia in segnalazioni, che in scambi, in modo che il capo-stazione, a colpo d'occhio, vede se tutto fu eseguito puntualmente.

« Mentre coi moderni sistemi a disco avviene molte volte che i macchinisti non vedono i segnali; invece con questa ultima invenzione i macchinisti non possono non vedere, anche nella più fitta nebbia, il segnale che appare a minima distanza dai loro occhi; inoltre, mentre ora se viene dimenticato uno scambio, od una segnalazione, il treno entra in stazione, col nuovo sistema il treno riceve il segnale di via impedita e si arresta evitando ogni pericolo ».

Esposizione di macchine a Monaco. — Nell'anno 1898 verrà aperta in Monaco la seconda Esposizione di macchine motrici ed operatrici, posta sotto l'alto protettorato di S. A. R. il principe Luitpoldo, reggente del Regno di Baviera.

L'Esposizione medesima, a sensi del paragrafo 3° del programma, avrà carattere internazionale.

Il programma ed il regolamento della Mostra stessa sono ostensibili negli uffici della Camera di Commercio di Roma.

Canale Nuova York-Filadelfia. — La Commissione incaricata di studiare il progetto per unire Nuova York a Filadelfia mediante un canale navigabile, ha pubblicato il suo rapporto.

Due tracciati sono stati esaminati, ma però sia nell'uno che nell'altro le navi seguono il fiume Belaware da Filadelfia a Bordontown. Un canale, da questo punto, traverserebbe lo Stato di New-Jersey per sboccare nel mare a Sandy-Hook. La distanza tra le due città sarebbe così ridotta da 274 miglia a 92, delle quali 31 1/2 rappresenterebbero la lunghezza del canale. Si stima che se il canale avesse 150 piedi di larghezza e 20 piedi di profondità, costerebbe lire sterline 2,852,920, e lire sterline 4,778,940, se avesse 184 piedi di larghezza e 28 di profondità. Nel primo caso bisognerebbe contare sopra una spesa addizionale di 187,172 lire sterline, per scavare il fiume nel punto di congiunzione con il canale, o 625,140 lire sterline per ottenere un canale di 28 piedi. Il livello del canale sarà a 58 piedi sopra il livello del mare, ed avrà tre chiuse a ciascuna estremità. Una nave colla velocità di 10 miglia all'ora, impiega 27 ore per passare sul Capo May e l'Oceano, mentre, per la nuova via, non impiegherebbe che 15 ore.

L'Esposizione di Ginevra ed il movimento ferroviario. — Durante l'Esposizione Nazionale di quest'anno la ferrovia Giura-Sempione trasportò 523,648 persone alla stazione di Cornavin contro 282,934 nel periodo corrispondente dell'anno precedente. La Parigi-Lione-Mediterraneo ne sbarcò 265,682 contro 172,153 nello stesso periodo.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Segniamo con un asterisco * le notizie di cui diamo maggiori ragguagli nelle INFORMAZIONI PARTICOLARI, ove sono pubblicate eziandio le *Deliberazioni del Consiglio di Stato* e le *Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici*.

1. — Progetti e preventivi di spese

presentati per l'approvazione al R. Ispettorato Generale.

Rete Adriatica. — L. 4950 * proposta di lavori di difesa sulla linea Bologna-Pistoia;

L. 2350 * proposta di spostamento segnali sulla linea Bologna-Otranto;

L. 2250 * preventivo per dischetto, fanale e segnali a disco sulla linea Bologna-Ancona;

L. 1900 * proposta per costruzione di scogliera sulla linea Piacenza-Bologna;

L. 1100 * proposta di sistemazione scolo acque sulla linea Orte-Foligno-Falconara;

L. 460 * proposta di sostituzione di apparecchi di controllo in stazione di Campobasso, linea Termoli-Benevento;

L. 220 * preventivo impianto sonerie lungo la linea Sondrio-Colico-Chiavenna;

L. 190 * proposta di modificazione agl'impianti servizio merci in stazione di Sesto Fiorentino, linea Firenze-Pistoia-Pisa;

Contratti * diversi.

Rete Mediterranea. — L. 11,250 * proposta di applicazione di piastre ai binari del tronco Guinadi Pontremoli, linea Parma-Spezia;

L. 10,900 * progetto di lavori di consolidamento della frana dei Laghi, sulla linea Eboli-Metaponto;

L. 2870 * proposta di lavori all'approdo piroscafi ferroviari in stazione di Reggio Porto;

L. 1800 * preventivo per catene e chiavi in ferro ad una casa cantoniera sulla linea Taranto-Reggio;

L. 1620 * proposta di costruzione di volta ad un sottovia sulla linea Torino-Genova;

L. 1500 * progetto di costruzione di tettoia in stazione di Chiasso;

L. 1400 * progetto di costruzione di un pozzo in stazione di Milano P. S.;

L. 770 * preventivo per verniciatura a travate metalliche a diversi ponti sulla linea Parma-Spezia;

L. 700 * preventivo di lavori ad un ponticello sulla linea Eboli-Potenza;

L. 615 * preventivo di lavori al magazzino merci in stazione marittima di Livorno;

L. 540 * proposta impianto di una fontanella presso Ceva, linea Savona-Bra.

2. — Gare aperte.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Lucca (15 marzo 1897). — Appalto * per la costruzione del tronco Borgo a Mozzano-Bagni di Lucca, della ferrovia Aulla Lucca. Cauzione provvisoria L. 50,000; cauzione definitiva il sesto del prezzo di aggiudicazione. Fatali 31 marzo 1897, ore 12.

Rete Mediterranea. — Appalto dei lavori di completamento della Succursale dei Giovi, occorrenti in stazione di Ronco e sul tronco Ronco-Busalla, per l'importo di L. 43,500. Tempo utile per la presentazione delle offerte fino al 14 corrente, ore 10.30.

5. — Contratti

stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Mediterranea (Seduta del Comitato, 4 dicembre). — Colla Ditta Antonalino Edoardo di Acqui, per appalto lavori di movimento di terra e fornitura ghiaia occorrenti per l'esecuzione di alcune opere di completamento in stazione di Novi S. Bovo;

Colla Bochumer Verein für Bergbau und Gussstahlfabrikation di Bochum per fornitura di 30 paia di ruote a disco pieno montate su assi da 16 tonnellate con assi e cerchioni in acciaio Martin-Siemens;

Colla Ditta Giovanni Ermolli di Varese per fornitura di 30 garette grandi per guardiani.

II. — Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Municipio di Sampierdarena (10 dicembre, ore 11, 2ª asta per deserzione del 1° incanto). — Appalto dei lavori diversi di pavimentazione stradale. Importo L. 73,119.76. Cauz. provv. L. 4000.

Genio Militare di Alessandria (22 dicembre, ore 10, unico e definitivo). — Appalto della costruzione d'una polveriera con annesso corpo di guardia nella piazza di Acqui. Importo L. 40,000. Cauz. L. 4000.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Potenza (29 dicembre, ore 10, unico e def.). — Appalto delle opere e provviste necessarie alla costruzione del ponte sul fiume Sarmento e relativi accessi (m. 813) in contrada Malafida lungo la strada interprovinciale N. 117, e più propriamente nel tratto scorrente fra S. Costantino e S. Paolo Albanese. Imp. L. 174,800. Cauz. provv. L. 9000.

CONCORSO. — Il comune di Girgenti apre un concorso internazionale per la costruzione ed esercizio di una condotta per l'alimentazione idrica di quella città con acqua potabile della sorgente Gravotta, della valle del Votano.

Le offerte si riceveranno nell'ufficio comunale di Girgenti, unitamente al deposito provvisorio di L. 10,000.

Il relativo programma è ostensibile presso il Museo Commerciale in Torino.

APPALTI ALL'ESTERO.

Egitto. — Si riceveranno le offerte all'ufficio del Capo del servizio amministrativo al Ministero dei Lavori Pubblici sino al 28 dicembre 1896, a 11 ore, per la costruzione di un ponte levatoio metallico sopra il Bahr Chibiu a Nabaro, provincia di Narbieh, d'una lunghezza di 62 m., eccettuata la parte mobile che sarà di 4 m. Coloro che desiderano concorrere a queste aggiudicazioni potranno prendere conoscenza del preventivo, piani, ecc., tutti i giorni, eccetto i festivi da 8 ore ant. a 1 pom. nell'ufficio dell'Ispettore del secondo circolo d'irrigazione al Cairo. Le offerte dovranno essere indirizzate in carta bollata al Capo del servizio amministrativo, sotto piego sigillato. La sopracarta porterà l'iscrizione: Offerte per la costruzione di un ponte levatoio metallico al secondo circolo d'irrigazione.

Spagna. — Saranno ricevute le offerte fino al giorno 8 gennaio dell'anno 1897 per l'esecuzione dei lavori di dragaggio ed altri nel porto di Huelva, tanto alla Direzione Generale dei Lavori a Madrid, quanto al governo civile d'una provincia qualsiasi.

Il preventivo dei lavori di dragaggio esterno è di 2,461,004 pesetas. E' stato approvato un altro preventivo per i lavori di dragaggio interno per l'importo di 1,172,702 pesetas. Inoltre, la Commissione dei lavori è stata autorizzata a comprare una draga marina ad aspirazione d'una capacità di 500 mc. Le aggiudicazioni per i lavori di dragaggio interno e per l'acquisto della draga avranno luogo prossimamente.

III. — Forniture diverse.

Aggiudicazioni.

Ministero della Marina (Contratti a trattativa privata). — Società Cooperativa di San Pier d'Arena, 12 pompe d'alimentazione, quarto dipartimento, L. 6200;

Ansaldo di San Pier d'Arena, catena Gallo, quarto dipartimento, L. 981;

Finocchietti di Genova, metalli diversi ai tre dipartimenti e Taranto, L. 23,483;

Società Generale di elettricità di Milano, materiale elettrico, quarto dipartimento, L. 1860;

Asbestos di Torino, cordoni di amianto, quarto dipartimento, L. 2379:

Hauthom-Guppy di Napoli, fascia elastica, secondo dipartimento, L. 2600;

Francesco Berger, di Trieste, aste di faggio per remi, terzo dipartimento, L. 3593;

Pasquale Cioffi di Napoli, oggetti di chincaglieria, terzo dipartimento, L. 15,000;

Fratelli Leoni di Genova, minio in polvere, secondo dipartimento, L. 969;

Eugenio Franchini di Napoli, oggetti di chincaglieria, secondo dipartimento, L. 12,029;

Ratti e Paramatti di Torino, vernici a smalto, primo, secondo e terzo dipartimento, L. 50,000;

Zoma di Venezia, vernici a smalto, primo, secondo e terzo dipartimento, L. 50,000;

Amante e Amato di Napoli, vernici a smalto, primo, secondo e terzo dipartimento, L. 50,000.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

ESTRAZIONI E PAGAMENTI.

Pagamento cedole della rendita. — Il Ministero del Tesoro ha disposto che a datare dal 3 dicembre corrente abbia principio in tutte le provincie del Regno il pagamento delle cedole della rendita consolidata 5 0[0 lordo e 4 0[0 netto al portatore e mista, di scadenza al 1° gennaio 1897.

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

	9bre 28	10bre 5
Azioni Ferrovie Biella	L. 511	510
» » Mediterranee	» 504	513
» » Meridionali	» 661.50	665.50
» » Pinerolo (1ª emiss.)	» 380	380
» » » (2ª »)	» 360	359
» » Secondarie Sarde	» 270	278
» » Sicule	» 600	605
Buoni Ferrovie Meridionali	» 558	555.50
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e		
» » Sicule *A. B. C. D.*	» 290	292.50
» » Cuneo (2ª emiss.)	» 317	317
» » Gottardo 4 %	» 101.35	101.35
» » Mediterranee 4 0[0	» 501	498.50
» » Meridionali	» 298	300
» » Meridionali Austriache	» 392.50	389.50
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 304	306.50
» » » 2ª emiss.	» 288	281.50
» » Pontebba	» 468	469
» » Sarde, serie *A*	» 291	291
» » » serie *B*	» 292	292.50
» » » 1879	» 291.50	292
» » Savona	» 315	313
» » Secondarie Sarde	» 428	430
» » Sicule 4 0[0 oro	» 474.50	474
» » Tirreno	» 462	470
» » Vittorio Emanuele	» 308	312

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETA ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

13ª Decade — Dal 1° al 10 Novembre 1896.

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traffico	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
RETE PRINCIPALE								
PRODOTTI DELLA DECADE								
1896	97,726.00	1,831.00	10,473.00	146,203.00	590.00	256,823.00	616.00	417.00
1895	97,329.00	1,807.00	9,930.00	117,203.00	1,705.00	227,974.00	616.00	370.00
Differenze nel **1896**	+ 397.00	+ 24.00	+ 543.00	+ 29,000.00	— 1,115.00	+ 28,849.00	»	+ 47.00
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 10 NOVEMBRE 1896.								
1895-96	1,235,788.00	24,350.00	135,988.00	1,594,674.00	17,188.00	3,007,988.00	616.00	4,883.00
1894-95	1,294,395.00	26,797.00	148,507.00	1,574,130.00	17,619.00	3,061,448.00	616.00	4,970.00
Differenze nel **1896**	— 58,607.00	— 2,447.00	— 12,519.00	+ 20,544.00	— 431.00	— 53,460.00	»	— 87.00
RETE COMPLEMENTARE								
PRODOTTI DELLA DECADE								
1896	34,439.00	541.00	2,696.00	28,873.10	115.00	66,664.00	484.00	138.00
1895	37,161.00	534.00	2,727.00	25,854.00	293.00	66,569.00	484.00	138.00
Differenze nel **1896**	— 2,722.00	+ 7.00	— 31.00	+ 3,019.00	— 178.00	+ 95.00	»	»
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 10 NOVEMBRE 1896.								
1895-96	474,390.00	7,973.00	35,756.00	247,582.00	2,556.00	768,257.00	484.00	1,587.00
1894-95	467,089.00	6,547.00	32,892.00	221,848.00	3,331.00	731,707.00	484.00	1,512.00
Differenze nel **1896**	+ 7,301.00	+ 1,426.00	+ 2,864.00	+ 25,734.00	— 775.00	+ 36,550.00	»	+ 75.00
STRETTO DI MESSINA								
PRODOTTI DELLA DECADE								
1896	3,373.00	119.00	147.00	608.00	»	4,247.00	23.00	185.00
1895	3,415.00	98.00	246.00	508.00	»	4,267.00	23.00	186.00
Differenze nel **1896**	— 42.00	+ 21.00	— 99.00	+ 100.00	»	— 20.00	»	— 1.00
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 10 NOVEMBRE 1896.								
1895-96	43,888.00	1,504.00	2,599.00	7,549.00	28.00	55,568.00	23.00	2,416.00
1894-95	42,307.00	1,432.00	2,598.00	5,423.00	28.00	51,788.00	23.00	2,252.00
Differenze nel **1896**	+ 1,581.00	+ 72.00	+ 1.00	+ 2,126.00	»	+ 3,780.00	»	+ 164.00

FERROVIE SECONDARIE NEL CIRCOLO FERROVIARIO DI TORINO

PRODOTTI DEL MESE DI OTTOBRE 1896

	Torino-Rivoli	Torino-Ciriè-Lanzo	Settimo-Rivarolo-Castellamonte	Santhià-Biella	Fossano-Mondovì	Sassi-Superga	Basaluzzo-Frugarolo	Ferrovie economiche Biellesi	Funicolare del Castellaccio in Genova
	Chilom. 12	Chilom. 32	Chilom. 23	Chilom. 30	Chilom. 24	Chilom. 3	Chilom. 9	Chilom. 44	
Grande Velocità	14,239.30	36,403.70	31,010.25	32,674.98	3,451.30	2,121.20	868.05	11,883.65	—
Piccola Velocità	360.40	13,185.60	13,603.90	28,973.59	674.70	27.20	173.90	4,896.10	3,082.80
Totali	14,599.70	49,589.30	44,614.15	61,648.57	4,127.00	2,148.40	1,041.95	16,779.75	3,082.80

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA. — 32ª Decade — dall'11 al 20 Novembre 1896

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Prodotti indiretti	TOTALE	Media dei chilom esercitati
			PRODOTTI DELLA DECADE.				
1896	934,451.00	56,105.68	426,165.93	1,589,998.62	8,941.51	3,015,662.74	4,247.00
1895	996,801.62	50,103.15	331,401.12	1,320,406.34	8,385.20	2,707,097.43	4,215.00
Differenze nel 1896	— 62,350.62	+ 6,002.53	+ 94,764.81	+ 269,592.28	+ 556.31	+ 308,565.31	+ 32.00
			PRODOTTI DAL 1º GENNAIO.				
1896	33,915,261.56	1,693,597.07	11,162,131.84	38,621,691.35	366,676.82	85,759,358.64	4,247.00
1895	34,183,324.19	1,616,000.56	10,861,189.50	38,635,394.82	373,588.47	85,669,497.54	4,215.00
Differenze nel 1896	— 268,062.63	+ 77,596.51	+ 300,942.34	— 13,703.47	— 6,911.65	+ 89,861.10	+ 32.00

RETE COMPLEMENTARE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Prodotti indiretti	TOTALE	Media dei chilom esercitati
			PRODOTTI DELLA DECADE.				
1896	94,104.11	4,120.25	34,377.44	164,467.06	3,188.94	300,257.80	1,359.88
1895	71,412.42	1,820.35	24,151.16	117,845.38	1,152.34	216,381.65	1,391.87
Differenze nel 1896	+ 22,691.69	+ 2,299.90	+ 10,226.28	+ 46,621.68	+ 2,036.60	+ 83,876.15	— 31.99
			PRODOTTI DAL 1º GENNAIO.				
1896	2,348,906.10	62,357.39	811,314.62	3,397,569.06	43,023.51	6,663,170.68	1,359.88
1895	2,346,900.69	60,907.75	752,825.65	3,314,815.25	42,092.44	6,517,541.78	1,337.52
Differenze nel 1896	+ 2,005.41	+ 1,449.64	+ 58,488.97	+ 82,753.81	+ 931.07	+ 145,628.90	+ 22.36

PRODOTTI PER CHILOMETRO DELLE RETI RIUNITE

PRODOTTO DELLA DECADE			PRODOTTO RIASSUNTIVO		
esercizio corrente	esercizio precedente	Differenza nel 1896	dell'anno corrente	dell'anno precedente	Differenza nel 1896
591.40	521.41	+ 69.99	16,483.77	16,602.73	— 118.96

COMPAGNIA DEI FRENI WESTINGHOUSE

THE WESTINGHOUSE BRAKE COMPANY, LIMITED

LONDRA — York Road King's Cross N. — **LONDRA**

Freno Westinghouse ad azione rapida

Applicazioni del Freno Westinghouse dal 1881 al 1894.

Freni automatici	Al 25 novembre 1881		Al 30 marzo 1885		Al 31 dicembre 1894		Aumento freni automatici	
	Macchine	Veicoli	Macchine	Veicoli	Macchine	Veicoli	Macchine	Veicoli
Inghilterra	1087	7720	1902	14150	3273	30211	2186	22491
Francia	1416	7194	1630	12294	2836	23735	1420	16541
Belgio	359	1728	513	4237	746	5871	387	4143
Germania	63	105	260	1189	3623	23947	3560	23842
Austria-Ungheria	4	32	21	334	381	4593	377	4561
Russia	64	51	84	91	674	3225	610	3174
Italia	11	35	49	309	317	2066	306	2031
Olanda	59	208	379	2003	574	3086	515	2878
Spagna	3	—	3	—	24	169	21	169
Svezia Norvegia	1	6	1	6	23	439	22	433
Indie	6	60	28	60	56	110	50	50
Australia	94	153	200	1342	1322	15683	1228	15530
Stati Uniti	3435	12270	7953	44787	25972	345810	22537	333540
Svizzera	—	—	—	—	491	4057	491	4057
Rumenia	—	—	—	—	101	534	101	534
Persia	—	—	—	—	4	28	4	28
Congo	—	—	—	—	5	49	5	49
Repubblica Argentina	—	—	—	—	54	711	54	711
Bulgaria	—	—	—	—	—	17	—	17
Totale	6602	29562	13023	80802	40476	464341	33874	434779
Freni non automatici	2637	11788	2755	9992	2747	8923	468653	
	9239	41350	15778	90794	43223	473264	I freni non automatici vanno diminuendo e sono sostituiti dai freni automatici.	
Totale generale	50589		106572		516487			

Apparecchi speciali a prezzi ridotti per Tramvie e Ferrovie Economiche.

AGENZIA PER L'ITALIA: **Ingegnere GIUSEPPE GOGLIO**
Torino — VIA ASSIETTA, 11 — **Torino.**

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIGI-LIONE-MEDITERRANEO

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

Dai punti contro indicati alle Stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)	BIGLIETTI SEMPLICI — Londra (1) 1a classe	2a classe	Parigi (2) 1a classe	2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO — Londra (3) (Diritto di porto compreso) 1a classe	2a classe	validità	Parigi (4) 1a classe	2a classe	validità
Via Moncenisio										
Torino via Calais	166 35	116 55	90 75	61 60	254 —	187 85	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni
Torino via Boulogne	160 25	112 05								
Milano via Calais	180 90	129 15	104 85	72 25	272 25	199 30	45 giorni	166 35	119 —	30 giorni
Milano via Boulogne	175 60	124 65								
Venezia via Calais	—	—	141 75	97 30	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni
Venezia via Boulogne										
Genova via Calais	187 —	131 —	111 40	76 05	—	—	—	167 10	119 15	30 giorni
Genova via Boulogne	180 90	126 50								
Via Genova										
Livorno via Calais	209 90	147 05	134 30	92 10	—	—	—	—	—	—
Livorno via Boulogne	203 80	142 55								
Firenze via Calais	217 30	152 25	141 70	97 30	—	—	—	—	—	—
Firenze via Boulogne	211 20	147 75								
Roma via Calais	249 —	174 40	173 40	119 45	—	—	—	—	—	—
Roma via Boulogne	242 90	169 90								
Napoli via Calais	279 85	196 —	204 25	141 05	478 50	353 95	6 mesi (**)	—	—	—
Napoli via Boulogne	273 75	191 50								
Via Bologna										
Firenze via Calais	224 60	157 30	149 —	102 35	—	—	—	—	—	—
Firenze via Boulogne	218 50	152 80								
Roma via Calais	263 85	184 80	188 25	129 85	—	—	—	—	—	—
Roma via Boulogne	257 75	180 30								
Napoli via Calais	294 80	206 50	220 60	152 45	—	—	—	—	—	—
Napoli via Boulogne	288 70	202 —								
Brindisi Via Napoli via Calais	325 85	228 20	250 25	173 25	543 25	399 30	6 mesi (*)	—	—	—
Brindisi Via Napoli via Boul.	319 75	223 70								
Brindisi Via Bolog. via Calais	302 65	211 95	227 05	157 —	525 45	386 80	6 mesi	—	—	—
Brindisi Via Bolog. via Boul.	296 55	207 45								

OSSERVAZIONI.

BIGLIETTI SEMPLICI.

(1) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta.

Per diritto del bollo *fr.* 0.10 per i biglietti al disopra di 10 franchi.

(2) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi, che valgono per 20 giorni.

BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO.

(3) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta.

(*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capo-stazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo, nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli, ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia.

(**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via. — Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto.

(4) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI	1a e 2a CLASSE		(*)	1a e 2a CLASSE (***)		Treno di lusso PENINSULAR-EXPRESS settimanale il venerdì part. da LONDRA (1)
Londres Ch.-Cross Par.	9 — a.	10 — a.	11 — antim.	9 — p.		9 — p.
Londres Victoria —	9 — a.	Via Folkestone	11 — antim.	9 — p.		9 — p.
Douvres —	10 55 a.		1 — pomer.	11 — p.		11 — p.
(ora di Greenwich) Arr.	12 15 a.		2 20 pomer.	12 20 a.		12 20 p.
Calais-M. (*Buffet*)	*Déjeun.*					
(ora francese) Par.	1 — p.		3 — pomer.	1 19 a.		1 — a.
Boulogne-Gare (*Buffet*) Arr.	1 39 p.	2 18 p.	—	1 59 a.		—
Par.	1 41 p.	2 23 p.	—	2 01 a.		—
Amiens (*Buffet*) Arr.	3 14 p.	3 59 p	5 12 pomer.	3 41 a.		3 — a.
Par.	3 19 p.	4 04 p.	5 17 pomer.	3 46 a.		3 05 a.
Paris-Nord (*Buffet*) Arr.	5 — p.	5 40 p.	7 — pomer.	5 38 a.		Per la grande cintura
	Pranzo					
Par.	*Vagon-Restaurant*		7 44 pomer.	6 44 a.		
Paris-Lyon (*Buffet*) Arr.			8 24 pomer.	7 45 a.		
	(B) 1a e 2a classe		1a e 2a classe	1a cl.	1a 2a cl.	
Paris-Lyon (*Buffet*) Par.	8 55 p.		9 10 p.	9 25 a.	2 15 p.	
Dijon Arr.	1 52 a.		2 24 a.	2 03 p.	7 18 p.	9 49 a.
Genève —	»		8 51 a.	11 47 p.	—	—
Aix-les-Bains —	6 31 a.		7 58 a.	10 45 p.	12 27 a.	2 14 p.
Chambéry —	6 55 a.		8 31 a.	11 24 p.	12 50 a.	2 35 p.
Modane —	9 43 a.		1 38 p.		3 30 a.	5 18 p.
Torino (ora dell'Europa centrale (2)) Arr.	2 20 p.		6 40 p.	—	8 10 a.	9 33 p.
Torino Par.	2 40 p.		7 55 p.	—	8 45 a.	
Novara Arr.	4 36 p.		9 51 p.	—	10 42 a.	
Milano Arr.	5 35 p.		11 05 p.	—	11 40 a.	
					1a 2a cl.	
Torino Par.	2 45 p.		8 10 p.	—	8 40 a.	
Genova Arr.	6 18 p.		11 18 p.	—	12 » p.	
San-Remo —	11 22 p.		8 43 a.	—	4 37 p.	
Pisa —	10 55 p.		4 27 a.	—	4 45 p.	
Firenze —	12 45 a.		7 30 a.	—	7 05 p.	
Livorno —	11 45 p.		5 32 a.	—	5 55 p.	
Roma —	6 40 a.		10 33 a.	—	11 30 p.	
Napoli —	1 36 p.		6 30 p.	—	7 10 a.	
Brindisi —	»		»	—	6 10 p.	
Torino Par.	2 45 p.		7 05 p.	—	8 40 a.	9 43 p.
Alessandria Arr.	4 16 p.		8 55 p.	—	10 13 a.	11 11 p.
Bologna —			2 10 a.	—	2 50 p.	3 22 a.
Ancona —	—		6 52 a.	—	11 » p.	7 06 a.
Brindisi —	—		10 17 p.	—	11 » a.	5 35 p.
Firenze —	—		6 10 a.	—	6 03 p.	
Roma —	—		12 50 p.	—	11 25 p.	Arrivo a Brindisi la domenica
Napoli Arr.	—		6 30 p.	—	7 10 a.	

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

RITORNO

STAZIONI	1a e 2a CLASSE	1a e 2a CLASSE		1a e 2a CLASSE	
Napoli (ora dell'Europa centrale (2)) Par.	8 20 a.	—	—	2 55 p.	
Roma —	2 30 p.	—	—	11 10 p.	
Firenze —	9 10 p.	—	—	6 10 a.	
Brindisi —	6 10 a.	—	—	5 35 p.	
Ancona —	8 22 p.	—	—	5 35 a.	
Bologna —	1 35 a.	—	—	10 30 a.	
Alessandria —	6 38 a.	8 33 a.	10 54 a.	5 12 p.	
Torino Arr.	8 30 a.	10 13 a.	12 35 p.	7 03 p.	
Brindisi Par.	—	—		9 40 a.	
Napoli —	8 20 a.	2 55 p.		11 15 p.	
Roma —	2 40 p.	8 50 p.	10 17 p.	8 — a.	
Livorno —	9 35 p.	»	4 10 a.	1 45 p.	
Firenze —	8 20 p.	»	»	11 40 a.	
Pisa —	10 32 p.	2 52 a.	4 52 a.	2 22 p.	
San-Remo —	6 59 p.	»	3 33 a.	1 42 p.	
Genova —	2 45 a.	6 35 a.	8 52 a.	6 55 p.	
Torino Arr.	7 45 a.	10 13 a.	12 35 p.	10 40 p.	
Milano Par.	1 50 a.	10 40 a.		8 10 p.	
Novara —	4 30 a.	11 40 a.		9 09 p.	
Torino Arr.	8 25 a.	1 40 p.		11 02 p.	
Torino Par.	8 50 a.	2 20 p.		11 25 p.	—
Modane (ora franc.) —	12 19 p.	5 26 p.		2 29 a.	—
Chambéry —	3 42 p.	8 13 p.		5 01 a.	—
Aix-les-Bains —	4 14 p.	8 38 p.		5 27 a.	—
Genève —	2 45 p.	7 18 p.		4 14 a.	—
Dijon —	11 20 p.	1 42 a.		11 40 a.	1 12 p.
Paris-Lyon (*Buffet*) Arr.	5 08 a.	6 50 a.		5 44 p.	5 59 p.
Paris-Lyon (*Buffet*) Par.	7 35 antim.			6 57 p.	
Paris-Nord (*Buffet*) Arr.	8 37 antim.			7 49 p.	
	A) 1a, 2a classe	1a 2a cl.	*Déjeun.* 1a 2a cl.	*Pranzo* (**) 1a, 2a, 3	
Paris-Nord (*Buffet*) Par.	9 — antim.	10 30 a.	11 50 a.	9 — p.	
Amiens (*Buffet*) Arr.	10 40 antim.	12 06 p.	1 25 p.	10 47 p.	
Par.	10 45 antim.	12 26 p.	1 30 p.	10 52 p.	
Boulogne-Gare (*Buffet*) Arr.	12 18 pomer.	2 — p.	»	12 34 a.	
Par.	12 20 pomer.	2 03 p.	»	12 36 a.	
(ora francese) Arr.	1 » pomer.	Via Folkestone	3 40 p.	1 20 a.	
Calais-M. (*Buffet*) (ora di Greenwich) Par.	1 11 pomer.		3 45 p.	1 35 a.	
Douvres —	3 05 pomer.		5 45 p.	3 45 a.	
Londres Victoria Arr.	4 50 pomer.		7 30 p.	5 40 a.	
Londres Ch.-Cross Arr.	4 55 pomer.	6 — p.	7 35 p.	5 40 a.	

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSERVAZIONI. — *Viaggiatori*. — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende viaggiatori di 3a classe da Parigi per Boulogne, Calais e l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori di 3a classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne. (A) Questo treno non prende i viaggiatori di 2a classe che per Calais e l'Inghilterra. (B) Il treno che parte da Parigi-Lione alle 8.55 pom. non prende a Parigi in 2a classe che i viaggiatori a destinazione oltre Culoz in direzione di Modane e dell'Italia — *Nota importante*. I treni che partono da Parigi-Nord per Londra alle 9 a. e alle 9 p. e quelli che partono da Londra per Parigi-Nord alle 9 a. e alle 9 p., prendono viaggiatori per Boulogne e Boulogne Tintelleries. — *Vetture dirette da Calais verso P.-L.-M.* Una vettura lits-salon e di 1a classe ed una vettura di 2a classe vanno direttamente da Calais a Milano col treno che parte da Calais alle 3 p e da Parigi-Lione alle 8.55 p. — *Da P.-L.-M. verso Calais*. Una vettura lits-salon e di prima classe ed una vettura di seconda classe vanno direttamente da Milano a Calais col treno partente da Milano alle 10.40 a. e da Parigi-Nord alle 9 a.

Torino, 1896 — Tip. Lit. Camilla e Bertolero di Natale Bertolero, Via Ospedale, 18.

ANNO XXIX. Sabato, 12 Dicembre 1896 NUM. 50.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi **50**
» arretrato » **60**

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino

L'INCHIESTA SULLE SPESE DELLE FERROVIE COMPLEMENTARI

Fino dal 2 maggio 1894, l'allora Ministro dei Lavori Pubblici, on. Saracco, nominava una Commissione d'inchiesta per esaminare le cause e le responsabilità per le quali le spese effettive delle diverse ferrovie complementari hanno superato così enormemente le previsioni.

La Commissione fu composta come segue:

Comm. Inghilleri, consigliere di Stato; comm. Vazio, consigliere della Corte dei Conti; comm. Masazza, consigliere della Corte d'Appello; ing. cav. Mazzuoli, ispettore delle miniere: cav. De Cupis, sostituto avvocato erariale.

In questi giorni fu distribuita la Relazione alla Camera. Ecco in breve i rilievi e le conclusioni a cui sarebbe venuta la Commissione d'inchiesta:

La Relazione comincia col constatare che i tanti progetti, allestiti in un periodo di tempo brevissimo da un personale spesso disadatto, riuscivano all'atto pratico come se fossero stati progetti di massima.

Così avvenne che, poco dopo consegnati i lavori alle Imprese appaltanti, si dovè il più delle volte riconoscere la necessità di adottare varianti, per vincere difficoltà prima non avvertite e ricorrere a cave più lontane e più difficili di quelle indicate nei progetti d'appalto, per potersi procurare i materiali occorrenti alle opere d'arte; modificare i prezzi del capitolato, perchè troppo inferiori al vero; stabilire nuovi prezzi per le categorie dei lavori non previsti in contratto; o, in altri termini, introdurre in questo tali e tante modificazioni da porre l'Amministrazione in balìa delle Imprese, che, pur troppo, approfittarono largamente delle favorevoli condizioni in cui si trovarono poste.

Esaminando poi partitamente ciascuna linea, la Relazione passa in rassegna la causa delle maggiori spese determinatesi per la Novara-Pino, la Parma-Spezia, la Faenza-Firenze, la Gozzano-Domodossola, la succursale dei Giovi, la Sondrio-Chiavenna, l'Avezzano-Roccasecca, la Benevento-Avellino, la Lecco-Como.

Oltre le ragioni tecniche, per la Parma-Spezia, per cui vi furono 45 milioni di maggiore spesa, la Relazione constata che si riconobbero i patti troppo favorevoli alla Ditta appaltante, nonchè una troppa condiscendenza dell'Amministrazione verso l'Impresa.

Sulla Faenza-Firenze, che costò una maggiore spesa di 15 milioni, la Relazione constata la mancanza di sorveglianza sulle direzioni locali dei lavori.

Per la succursale dei Giovi, preventivata 25 milioni, è costata 75 milioni, oltre le liti ancora pendenti. La Relazione deplora la fretta della compilazione dei progetti, dando l'addentellato ad una lite, per mancanza di studi geologici, che si risolse a tutto vantaggio dell'Impresa.

Circa la Sondrio-Colico, nella quale vi fu la maggiore spesa del 73 per cento, il maggiore costo è principalmente imputato alla precipitazione dell'esecuzione, dovuta alle vive sollecitazioni ministeriali, che sono spesso l'eco di interessi locali.

Riassumendo i dati riguardanti le nove linee prese in esame, la Relazione trova che queste linee, della lunghezza di 514 Km., furono poste in appalto per L. 202,895,029, e costarono sino ad ora L. 352,912,750, con una differenza in più, sul preventivo appalto, di L. 150,017,721, pari a circa il 74 per cento!

Tenendo poi conto che, fatta eccezione per la Lecco-Como e per altre otto linee, le operazioni di liquidazione sono ancora pendenti, che per alcune di esse vertono questioni per l'ammontare di diversi milioni, è da ritenere che alla chiusura definitiva dei conti la detta percentuale si troverà notevolmente accresciuta.

La Relazione conclude col dire che la causa più generale di questi risultati deve attribuirsi all'aver preparato i progetti d'appalto con degli studi assolutamente insufficienti, spesso manifestatisi tali per l'eccessiva fretta con cui dall'Amministrazione centrale si volle fossero compiuti.

Unitamente alla Relazione viene pubblicata la Relazione della Commissione collaudatrice dei lavori della Impresa Cesaroni per la costruzione del tronco Rivarolo-Mignanego nella succursale dei Giovi.

Constatato l'operato dei funzionari che compilarono la liquidazione del tronco indicato, la Relazione fa una breve storia degli appalti e della successiva liquidazione, dalla quale risulta che la spesa occorsa fu di L. 30,966,139.11, e che durante il periodo delle costruzioni si stipularono ben 9 atti di sottomissione.

La responsabilità di questo viene dalla Relazione attribuita essenzialmente all'ing. Massari, ma quella delle commesse irregolarità ella la riversa sui Capi Direttori, e principalmente sul comm. Giambastiani, che diresse i lavori e la liquidazione fino al luglio 1888, e poi sul cav. Catanzaro che lo sostituì.

La Relazione riassume così le proprie conclusioni:

1. Esistono irregolarità di contabilizzazione e di valutazione di lavori dimostrate con prospetti appositi.

2. Di tali irregolarità sembra non potersi chiamare responsabile chi ha compilata la liquidazione dei lavori se in ciò ha obbedito, come doveva, alle istruzioni della Direzione di Genova.

3. Sarebbero responsabili quindi i preposti alla Direzione medesima se, anche per loro, non fosse sufficiente aver così operato per maggiore vantaggio dell'Amministrazione.

4. In ogni caso le responsabilità resterebbero sempre nel campo amministrativo, non potendosi, dopo nove anni dalla ultimazione di un lavoro, sviluppato in circostanze tanto eccezionali e dopo sette anni dalla chiusa della relativa contabilità, accertare i fatti e stabilire responsabilità da esaminarsi in altra sede.

LE CASSE PATRIMONIALI FERROVIARIE

Diamo il testo del progetto di legge, presentato alla Camera nei giorni scorsi dai Ministri dei Lavori Pubblici e del Tesoro sui provvedimenti per le Casse patrimoniali delle Reti ferroviarie Mediterranea, Adriatica e Sicula:

Art. 1. È data facoltà al Governo del Re di versare, a fondo perduto, nelle Casse patrimoniali delle Reti ferroviarie Mediterranea, Adriatica e Sicula, create colla Legge 27 aprile 1885, n. 3048 (serie terza), la somma di lire 2,500,000 nell'esercizio finanziario 1896-1897, e 1,500,000 lire nell'esercizio 1897-1898, da iscriversi in apposito capitolo del bilancio del Ministero dei Lavori Pubblici, e da ripartirsi fra le Casse delle Reti a seconda dei rispettivi bisogni.

Tale versamento è subordinato alla condizione che le Società esercenti facciano un versamento analogo di L. 400,000, da ripartirsi fra le tre Reti proporzionalmente al riparto che verrà fatto fra le medesime delle somme indicate al paragrafo precedente.

Art. 2. Colle anzidette somme, cogli avanzi dei fondi assegnati alle Casse patrimoniali cogli articoli 2 e 3 della legge 22 luglio 1894, n. 347, o che risultino altrimenti disponibili, e coi proventi devoluti alle Casse medesime in base ai contratti ed ai capitolati di esercizio, tanto in conto capitale, quanto in conto interessi a partire dal 1° luglio 1896, verrà provveduto:

a) Alla esecuzione di lavori e provviste urgenti richiesti da constatato aumento del traffico, od altrimenti imposti alle Casse patrimoniali dai vigenti contratti e capitolati di esercizio;

b) Al pagamento degli interessi dovuti alla Società Italiana delle Ferrovie Meridionali a senso dell'atto di transazione approvato coll'articolo 1 della legge 22 luglio 1894, n. 347;

c) Al pagamento degli interessi sulle somme anticipate o da anticiparsi alle Casse patrimoniali dal terzo fondo di riserva a senso dell'art. 2 della predetta legge;

d) Alla terza parte dell'eventuale saldo passivo del nolo del materiale rotabile in servizio cumulativo.

Art. 3. Il residuo disponibile sul totale di L. 2,044,000 di cui all'articolo 8 della Convenzione approvata colla legge 20 luglio 1888, n. 5550 (serie terza), per la costruzione delle linee Scordia-Caltagirone, Noto-Licata e del binario di diramazione dalla stazione al porto di Siracusa, potrà essere versato alla Cassa Aumenti patrimoniali della Rete Sicula per destinarlo a lavori urgenti nelle stazioni della Rete medesima.

Art. 4. Coi fondi di riserva per la rinnovazione della parte metallica dell'armamento in acciaio si potrà anche provvedere al rifacimento in acciaio dei binari ancora armati con rotaie in ferro.

Art. 5. Coi fondi di riserva per la rinnovazione del materiale rotabile reso inservibile dall'uso, si potrà anche provvedere ai miglioramenti di tipo del medesimo in occasione delle sostituzioni che risultino necessarie, le quali potranno aver luogo anche prima che i rotabili abbiano raggiunto l'età limite stabilita dai capitolati, purchè, per quanto riguarda le spese corrispondenti al rinnovamento puro e semplice dei tipi preesistenti, non ne derivino al fondo di riserva oneri maggiori di quelli che ad esso incombono, e le Società non vengano sottratte agli obblighi assunti coi contratti d'esercizio.

Art. 6. I lavori e le provviste di competenza delle Casse degli Aumenti patrimoniali e dei fondi di riserva delle Reti ferroviarie Mediterranea, Adriatica e Sicula potranno essere affidati a prezzo fatto alle Società esercenti, previo, caso per caso, il parere del Comitato Superiore delle Strade Ferrate.

Art. 7. Restano definitivamente acquisite alle Casse per gli Aumenti patrimoniali tutte le somme finora stanziate nel bilancio dello Stato a titolo di anticipazioni alle Casse medesime in conformità all'art. 1 della legge 30 dicembre 1888, n. 5874 (serie terza), il quale rimane abrogato, all'articolo 3 della legge 22 luglio 1894, n. 347, e alle leggi di approvazione del bilancio del Tesoro fino all'esercizio 1896-97 inclusive.

Gli eventuali avanzi delle anzidette somme saranno pure destinati alla esecuzione delle opere e provviste urgenti di cui all'art. 2.

A partire dall'esercizio 1897-98 il Ministero del Tesoro non addebiterà più alcuna somma alle Casse suddette per il pagamento degli interessi e dell'ammortamento dei titoli finora emessi per loro conto e delle relative spese accessorie, eliminando ad un tempo i residui attivi degli esercizi precedenti dovuti allo Stato per quel titolo; e salve, alla scadenza del vigente contratto di esercizio della Rete Adriatica, le disposizioni degli articoli 23 e 48 del contratto medesimo.

Art. 8. Il Governo del Re è autorizzato a stipulare colle Società esercenti delle Reti ferroviarie Mediterranea, Adriatica e Sicula gli accordi che siano necessari per dare effetto alla presente legge, nella cui esecuzione si applicheranno le disposizioni della prima parte dell'articolo 40 del contratto di esercizio della Rete Mediterranea, 45 per la Rete Adriatica e 37 per la Rete Sicula.

STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

Esercizio 1895-96

Relazione del Consiglio d'Amministrazione all'Assemblea generale degli Azionisti, 25 novembre 1896

(*Continuazione, vedi N. 48*).

Tenuto conto della lunghezza media esercitata, il prodotto chilometrico fu di L. 22,791.69 per la intera rete, di L. 27,908.71 per la rete principale e di L. 4,851.59 per la rete secondaria, mentre nel precedente esercizio era stato rispettivamente di L. 22,254.05, di L. 26,651.30 e di L. 4,465.90.

Gl'introiti a rimborso di spesa nel 1895-96 furono di L. 2,417,113.11, contro L. 2,022,821.96 che si erano avuti nel 1894-95, con una differenza quindi in più di lire 394,291.15.

Il prodotto del treno-chilometro da L. 4.37 aumentò a L. 4.44.

Le spese dell'esercizio furono complessivamente di lire 85,040,821.29, contro L. 81,445,944.52 del 1894-95, e quindi aumentarono di L. 3,594,876.77.

Tenuto conto della lunghezza media esercitata, la spesa chilometrica fu di lire 15,014.27 per l'intera rete, di lire 17,590.82 per la rete principale e di L. 5,980.98 per la rete secondaria, mentre nel precedente esercizio era stata rispettivamente di L. 14,919.57, di L. 17,262.36 e di L. 5,442.31.

Servizio commerciale.

L'incremento del traffico, l'impianto di nuove industrie, le mutate condizioni di alcuni rami del commercio, lo sviluppo di nuovi ed importanti trasporti, già in parte acquisiti alle nostre linee, furono oggetto di studi accurati, ottenendosene vantaggi pratici assai notevoli.

Così pure nelle varie concorrenze colle linee di alcune ferrovie secondarie, di tramvie, fiumi, laghi, canali e vie carrettiere, si ebbero buoni risultati, sia modificando alcune tariffe locali, sia accordando di volta in volta dei prezzi speciali, applicabili in via di rimborso a trasporti compiuti.

Per tale fatto su alcune linee il movimento delle merci è alquanto aumentato in confronto di quello verificatosi negli scorsi anni, e si sono conclusi contratti rilevanti con alcune Ditte le quali si impegnarono di abbandonare qualsiasi mezzo di trasporto concorrente alla ferrovia.

Nel servizio cumulativo italiano colle altre principali Amministrazioni ferroviarie e lacuali, vennero portate notevoli modificazioni consigliate in parte dalle mutate condizioni di alcuni determinati traffici, in parte anche dal progressivo sviluppo delle relazioni commerciali con altre regioni.

Si iniziarono così nuovi traffici di merci e di prodotti locali, e si sviluppò contemporaneamente un maggior movimento di trasporti anche di prodotti nazionali destinati all'estero.

In pari tempo si fecero studi e pratiche per la rinnovazione, in servizio interno, di parecchie tariffe speciali, locali ed eccezionali, e molte di esse vennero estese ad altre località, disponendo anche perchè venissero aggiunte nuove merci.

Il nuovo servizio dei trasporti militari, assuntosi col primo luglio scorso anno, ha proceduto regolarmente senza dar luogo a reclami rilevanti, quantunque si sia dovuto provvedere a trasporti urgenti ed importantissimi destinati alla Colonia Eritrea. Però, d'accordo col Ministero della Guerra, coll'Adriatica, colla Sicula, e per meglio regolare il servizio in parola, furono introdotte nella convenzione 10 giugno 1895 alcune importanti modificazioni, le quali formarono oggetto di uno speciale atto addizionale, in corso di approvazione.

In questo esercizio sociale ebbero compimento le trattative, cui accennavasi nella precedente relazione, per un accordo coi competenti Dicasteri, circa i compensi dovuti alla nostra Amministrazione pel trasporto dei pacchi postali, dopo che fu elevato il loro peso massimo da 3 a 5 chilogrammi.

Lavori di completamento ed assetto delle linee in esercizio.

In questa parte accenneremo semplicemente alle condizioni nelle quali si sono svolti nel decorso anno sia i lavori che furono approvati ed eseguiti od iniziati, nei limiti delle scarse risorse finanziarie che dal Governo furono messe a disposizione della Società colla legge N. 347 del 22 luglio 1894 e con quella N. 494 del 28 luglio 1895, per la parte relativa ai provvedimenti per il Porto di Genova e per le linee d'accesso al medesimo, sia quelli di completamento delle nuove linee a carico dei rispettivi fondi di costruzione e del primo fondo di riserva.

E come ben si comprende, ben poco sull'argomento abbiamo ad esporre, poichè i mezzi disponibili, già scarsi di per sè in confronto ai numerosi bisogni cui urgeva provvedere, furono in parte assorbiti dai lavori enumerati nella precedente nostra relazione.

Cominceremo però rilevando gli sforzi fatti per allestire i progetti dei lavori importantissimi pel riordinamento delle stazioni di Milano, progetti dei quali pur troppo una piccola parte soltanto potè finora venire definitivamente approvata, oltre a quello di cui vi parlammo lo scorso anno che riflette il primo gruppo di lavori della nuova stazione di Porta Romana, aperta, nel giorno 16 luglio p. p., limitatamente al servizio dei carri completi per le ultime tre classi di merci. Fra i lavori approvati per detto riordinamento havvi la costruzione già avviata di due binari a nord della tettoia viaggiatori della Stazione Centrale, opportunatamente collegati ai due estremi, dai quali deriverà sollievo alle difficili condizioni di esercizio sotto la detta tettoia; l'impianto di due fasci di binari ad uso deposito di vetture su aree disponibili nella stessa Stazione Centrale e la costruzione di un piano caricatore di trasbordo a Porta Garibaldi, oltre ad un apposito impianto a Porta Sempione per aumentare la capacità dei binari di ricovero dei treni merci e per attivare in quella stazione il servizio di scarico dei vagoni completi a P. V. per le merci delle tre ultime classi in arrivo, con sollievo dello scalo di Porta Garibaldi. Anche nella stazione di Milano P. T. abbiamo provveduto ad eseguire un ampliamento dello scalo merci da lungo tempo richiesto dal commercio.

Non minor interessamento la nostra Società ha posto nello studio dei progetti di sistemazione del servizio nella stazione di Sampierdarena, che tanta influenza esercita sugli scali del Porto di Genova, e così, secondando i desideri del Governo, si sono in breve tempo allestiti i seguenti importantissimi progetti: per l'alzamento del binario detto della Coscia, col conseguente allargamento del viadotto in corrispondenza; per il trasporto sull'area espressamente acquistata dalla Ditta Frova, del servizio merci p. v., onde meglio sistemarlo e rendere liberi altri binari per destinarli a deposito di carri; per provvedimenti di sicurezza nel punto, tanto difficile quanto importante, del collegamento delle due linee dei Giovi e della Succursale. Finora però nessuno di tali progetti potè conseguire l'approvazione per molteplici cause, fra le quali, non ultime, talune divergenze colle Autorità locali, ora felicemente definite.

Anche alla stazione di Novi S. Bovo non abbiamo mancato di portare la nostra attenzione e, coi mezzi a disposizione, abbiamo concretato ed ormai va ad essere intrapreso l'ampliamento dei binari, il quale non mancherà di apportare sensibile beneficio.

Del pari abbiamo pensato alle stazioni limitrofe a Genova ed a quelle che possono avere influenza sugli scali del nostro massimo Porto, e diversi progetti furono studiati e sottoposti all'approvazione governativa, della quale si è ancora in attesa per poter por mano ai relativi lavori.

Troviamo superfluo dilungarci per accennarvi agli studi che furono fatti dalla Società in altri punti della rete, già essendovi noto che da parte nostra non omettemmo mai di preoccuparci di tutto quanto può dare incremento ai nostri prodotti e migliorare le condizioni del nostro esercizio, sia rispetto alla sicurezza, che alla regolarità del medesimo. Passeremo quindi ad enumerarvi alcuni fra i più importanti lavori iniziati ed eseguiti nel decorso esercizio, a carico della Cassa Aumenti Patrimoniali, del 1° Fondo di Riserva o del Fondo Costruzioni dello Stato.

Oltre a qualche rifacimento di binario su brevi tratte saltuarie di parecchie linee, dove il provvedimento maggiormente si imponeva, abbiamo potuto dar mano ai lavori di ampliamento delle stazioni di Acqui, Nizza Monferrato, Asti, Reggio Calabria e Villa S. Giovanni, già accennati nella passata relazione, ed a quelli delle stazioni di Busto Arsizio e di Cherasco. Abbiamo altresì potuto eseguire dei rinforzi a taluni ponti e viadotti metallici, portando anche a termine la ricostruzione sulla linea Savona-Bra, per cui si renderà possibile eseguire in breve, conforme al progetto già approvato, anche l'analogo lavoro all'altro viadotto, detto di Acquabona, sulla linea medesima, lavoro che deve essere preceduto dalla deviazione della linea, mediante la costruzione già iniziata di un ponte provvisorio in legno.

Nell'ordine dei provvedimenti di sicurezza accenneremo all'impianto del blocco fra Milano e Rogoredo ed al riordino del segnalamento a distanza sulla linea Napoli-Eboli, oltre ad una serie di lavori di diversa specie, intesi a tale scopo, sulle linee Cuneo-Ventimiglia, Gozzano-Domodossola, Succursale dei Giovi, Parma-Spezia, Eboli-Metaponto, Battipaglia-Reggio, ecc.

Nell'ordine invece dei lavori per aumentare il traffico o rendere meno disagevole il servizio nei limiti delle somme disponibili, accenneremo al prolungamento della tettoia merci e del piano caricatore in stazione di Alessandria; al raddoppio di Binario fra Novi S. Bovo e Novi Città, di cui attendiamo ancora l'approvazione; all'ampliamento delle stazioni di Cuneo, di Potenza e di Cosenza, ed altri minori per importanza ma non meno utili.

Trovasi in corso d'esecuzione l'impianto, già approvato, di una condotta forzata pel rifornitore di Berceto, sulla linea Parma-Spezia, e si è in attesa dell'approvazione di proposte già rassegnate per opere di consolidamento e di miglioria alle Officine dei Granili presso Napoli e per una parziale ricostruzione, con struttura più razionale, della tettoia costituente l'officina delle locomotive annessa al deposito Mediterraneo di Roma Termini. Altre opere di varia natura, che omettiamo per brevità, furono già eseguite o trovansi in corso per riparazioni di guasti o per lavori di presidio lungo le diverse linee, specialmente in corrispondenza a manufatti attraversanti corsi d'acqua od a tratte non sufficientemente difese dalle opere esistenti.

Anche nell'anno testè decorso si fu costretti, dalla deficienza di fondi della Cassa Aumenti Patrimoniali, a far luogo a proposte di lavori agli effetti dell'art. 101 del Capitolato, con rimborso cioè a prezzo di stima allo scadere dell'esercizio, quando, ben inteso, esisteva per noi la convenienza di eseguirli a quelle condizioni, sebbene a stretto rigore i lavori stessi avrebbero avuto i requisiti per l'assegno della relativa spesa alla Cassa Aumenti Patrimoniali. Questi lavori non hanno importanza tale da essere accennati, se si eccettuano quelli per l'impianto di un binario tronco a Genova P. P., di serbatoi sussidiari per la rifornitura delle locomotive fra Palo ed Orbetello e pel prolungamento di un binario sulla banchina del molo di levante in stazione di Torre Annunciata Marittima, i quali, presi insieme, importano una spesa inferiore alle L. 12,000.

Fra i lavori di ordinaria manutenzione, a carico quindi della Società, hanno il primo posto le riverniciature delle opere in ferro. Ricorderemo soltanto le tettoie viaggiatori di Civitavecchia e di Asti. Abbiamo poi sostenuto, come in passato, anche qualche spesa per opere di consolidamento o di miglioramento di enti, sotto forma di contributo nelle spese relative, che non intieramente spettavano al 1° Fondo di Riserva.

ATTI UFFICIALI
concernenti le FERROVIE ed i LAVORI PUBBLICI

Nel numero 48 abbiamo pubblicato il R. Decreto col quale era resa esecutiva la Convenzione stipulata tra il Governo e il presidente della Società Veneta per la concessione alla Società stessa della **costruzione e dell'esercizio di una ferrovia da S. Giorgio di Nogaro al confine austriaco**. Ora, lo spazio permettendocelo, pubblichiamo il testo della Convenzione stessa:

CONVENZIONE.

Fra le LL. EE. l'ingegnere Giulio Prinetti, Ministro dei Lavori Pubblici ed il comm. prof. Luigi Luzzatti, Ministro del Tesoro, per conto dell'Amministrazione dello Stato, ed il comm. prof. Arturo Jéhan de Johannis, presidente della Società Veneta, in rappresentanza di essa, all'uopo debitamente autorizzato con deliberazione del Consiglio d'Amministrazione della Società stessa in data 24 agosto ultimo scorso, allegata alla presente, si è convenuto, si conviene e si stipula quanto segue:

Art. 1. — Il Governo accorda alla Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche la concessione per la costruzione e l'esercizio di una ferrovia a scartamento normale da S. Giorgio di Nogaro al confine austro-ungarico, che la Società si obbliga di costruire ed esercitare a tutte sue spese, rischio e pericolo.

La concessione è fatta sotto l'osservanza delle disposizioni stabilite dalle leggi 29 giugno 1873, n. 1473 (serie 2ª), 29 luglio 1879, n. 5002 (serie 2ª), 5 giugno 1881, n. 240 (serie 3ª), dall'art. 5 della legge 24 luglio 1887, n. 4785 (serie 3ª), dal decreto reale 25 dicembre 1882, n. 5162 *bis* (serie 3ª), convertito nella legge 30 giugno 1889, n. 6183 (serie 3ª), e delle condizioni generali della legge sui lavori pubblici 20 marzo 1865, allegato *F*, e dei regolamenti dalla medesima derivanti, nonchè di quelle della presente Convenzione e dell'annesso capitolato.

Art. 2. — Emanato il decreto reale di approvazione della presente Convenzione, dovrà il concessionario, entro un mese dalla data della pubblicazione del decreto suddetto nella *Gazzetta Ufficiale*, dare una cauzione di lire 3650 di rendita 5 per cento, in titoli al portatore del consolidato italiano, imputando in detta cauzione il deposito primordiale di cui al seguente articolo.

Art. 3. — In conto del deposito definitivo previsto dall'articolo precedente, ed a titolo di cauzione provvisoria per gli effetti dell'articolo 247 della legge sui lavori pubblici, è stato dal concessionario eseguito il deposito di lire 1825 di rendita in titoli al portatore del consolidato italiano 5 0[0, come risulta dalla dichiarazione provvisoria n. 22 rilasciata il giorno 14 corrente mese dalla Tesoreria provinciale di Venezia.

Art. 4. — Se il deposito della cauzione non verrà effettuato nel termine prefisso dall'art. 2, si intenderà di avere il concessionario rinunciato alla concessione, ed il medesimo incorrerà nella perdita della cauzione preliminare, senza alcun bisogno di costituzione in mora o di provvedimenti dell'autorità giudiziaria.

Art. 5. — Lo Stato, per la concessione di questa linea, accorda un sussidio di L. 2000 a chilometro per anni 40, esclusi i tratti comuni colle ferrovie e tramvie esistenti e quelli che non hanno sede propria, a decorrere dall'apertura all'esercizio di detta linea, regolarmente autorizzata.

Durante le sospensioni ed interruzioni dell'esercizio, che eventualmente si verificassero, non verrà corrisposto il sussidio, ferme restando le disposizioni dell'art. 255 della legge sui lavori pubblici.

Art. 6. — Il Governo promette di adoperarsi presso il Governo Austro-Ungarico acciò, in applicazione dei trattati, sia autorizzata la prosecuzione della ferrovia dal confine italo-austriaco a Cervignano per ivi operare la congiunzione delle due linee.

La Società concessionaria alla sua volta si obbliga sin d'ora di osservare tutte le condizioni che saranno stabilite dai due Governi, tanto rispetto alla costruzione, quanto rispetto all'esercizio del tratto d'allacciamento della linea.

Art. 7. — Il concessionario, per gli effetti della presente Convenzione, elegge il suo domicilio legale presso il Sindaco del comune di Roma.

Art. 8. — La presente Convenzione non sarà valida e definitiva se non dopo approvata per decreto reale.

Fatta a Roma, quest'oggi 15 del mese di settembre dell'anno 1896. (*Seguono le firme*).

CRONACA PARLAMENTARE
delle FERROVIE e dei LAVORI PUBBLICI

Camera dei Deputati.

Nella seduta di ieri, 11, il Ministro dei Lavori Pubblici ha risposto categoricamente alle parecchie interpellanze rivoltegli su molteplici argomenti concernenti il suo Dicastero.

Lo spazio e la ristrettezza del tempo ci impedisce di riportare il lungo discorso dell'onorevole Ministro. Ci limitiamo ad accennare

la risposta fatta all'onorevole Bettolo, che, appena votata la legge sulle Casse Patrimoniali, provvederà ad un acquisto di carri, d'accordo colle Società Ferroviarie, in una misura notevole, tale da soddisfare le esigenze del servizio.

Più di questo lo preoccupano gli altri punti della questione. Occorre affrettare il ritorno dei vagoni, e ciò dipende dalle stazioni testa di linea, fra cui primeggia quella di Milano, da dove l'affollamento produce il rigurgito su Genova.

Il Ministro diede corso ai lavori precedentemente appaltati e progettati, non solo, ma ha disposto di affrettare i progetti di nuovi lavori, che aumenteranno notevolmente la potenzialità di Milano. (Vedi *Informazioni* « Le Stazioni di Milano »).

Questi lavori saranno indubbiamente eseguiti nel prossimo anno, se la Camera approverà la legge già presentata.

Si occuperà poi di quelle stazioni convergenti a Genova, che esigono altri impianti per facilità di manovre.

Quanto alla stazione di Genova, 1400 vagoni possono essere caricati ogni giorno, e, quando saranno compiuti i lavori ferroviari in corso, il loro numero sarà sufficiente anche per uno sviluppo ulteriore del movimento.

Accennò poi alla penuria di magazzini e capannoni, ed a questo inconveniente, come all'aumento delle banchine e dei moli, si dovrà riparare con provvedimenti legislativi.

Annunciò che è stata firmata col Municipio di Genova una Convenzione per il raccordo dei Magazzini colla Darsena.

Riconosce che questi sono soltanto palliativi. Vi è una legge dinanzi alla Camera, ed egli dichiara che sarebbe pronto a discuterla; però gli pare che si possano escogitare provvedimenti più semplici.

Se queste idee, ispirate al desiderio del miglioramento del Porto Ligure, non approderanno, il Ministro stesso chiederà che la detta legge venga discussa.

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

Le stazioni di Milano.

Crediamo opportuno di riassumere quanto si è fatto ultimamente o si intende di fare entro breve tempo per migliorare le stazioni di Milano.

Alla stazione Centrale vennero impiantati due fasci di binari per deposito di carrozze e di treni viaggiatori e sono in corso i lavori per collocare, a nord del fabbricato uffici, due binari allacciati verso est ai binari attuali, che verranno opportunamente rimaneggiati per facilitare anche le manovre d'accesso allo scalo per le merci G. V. e verso ovest ad un binario che sovrapassa, mediante una travata metallica, la via Galileo Galilei.

Questi due binari serviranno per transito dei treni merci e per disimpegno e potranno essere adibiti anche al servizio viaggiatori, poichè si intende di costruire lungo la fronte del fabbricato uffici, un marciapiede protetto da tenda metallica.

Si provvederà a togliere l'attraversamento a livello dei binari sotto la tettoia viaggiatori, costruendo od una passerella metallica sovrapassante i binari o due sottopassaggi, uno per i viaggiatori in partenza ed uno per quelli in arrivo; quest'ultima soluzione pare che sarà preferita.

Il servizio merci G. V. verrà ampliato sui terreni già attualmente di proprietà ferroviaria, costruendo un fabbricato per collocarvi gli uffici che ora occupano una parte del magazzino ed ampliando quest'ultimo parallelamente alla via del Lazzaretto, provvedendo con opportuni piani caricatori sporgenti a rendere più spedito il servizio; si impianteranno inoltre binari di manovra e di deposito di cui è vivamente sentito il bisogno.

Per meglio garantire la marcia dei treni si sta provvedendo per l'impianto del blocco fra Milano Centrale, Limito e Rogoredo e per facilitare le manovre per l'aggiunta di vetture ai treni viaggiatori; per aggiungere o scartare dai treni stessi i carri di merci G. V. e di pacchi postali verrà sostituito un carrello a vapore alle batterie di piattaforme esistenti sulla fronte est della tettoia viaggiatori.

Si istituirà inoltre nella sala d'aspetto di terza classe, uno speciale servizio di Buffet.

Allo scalo merci P. V. di Porta Garibaldi, oltre all'aver tolto il deposito di carrozze e di treni viaggiatori che, prima della costruzione dei due fasci per la Centrale, vi si dovevano ricoverare, venne costruita una nuova tettoia per le operazioni di trasbordo delle merci in dettaglio e si costruirà prossimamente un fabbricato per gli uffici dello scalo, liberando così i magazzini dove ora questi uffici hanno sede.

Alla stazione di smistamento a Porta Sempione si prolungarono i binari dei fasci di smistamento e si adattò una parte della stazione per servire di succursale a Porta Garibaldi, effettuandovi l'arrivo, a richiesta degli interessati, dei carri completi di merci delle ultime categorie. Si intende poi di istituirvi, mediante opportuni ampliamenti, uno scalo completo per le merci P. V. e di aumentarne la potenzialità per lo smistamento sistemando i binari per deposito e composizione di treni.

A Porta Romana venne eseguito l'impianto di uno scalo di limitate dimensioni che, oltre al servire gli stabilimenti raccordati, è abilitato al ricevimento ed alla spedizione dei carri completi di merci P. V. delle ultime tre categorie, ma che pare verrà presto, senza bisogno di ampliamenti, abilitato anche al servizio merci P. V. per le prime cinque categorie.

><

Gli Istituti di previdenza ferroviari.

La Commissione parlamentare per gli Istituti di previdenza ferroviari ha compiuto i suoi lavori. Essa concordò col Ministero uno schema di legge informantesi a questi concetti:

Dichiaransi limitate le funzioni delle attuali casse pensioni e soccorso agli impiegati ed operai regolarmente nominati a tutto il 31 dicembre. Pei nominati dal 1° gennaio in poi, le Società dovranno creare fra sei mesi nuovi Istituti di previdenza regolati da Statuto da approvarsi con Decreto Reale sentito il Consiglio di Stato.

Il Governo dovrà presentare al Parlamento entro il giugno 1898, un progetto di definitiva sistemazione delle Casse ora esistenti, premesso l'accertamento del loro vero e reale fabbisogno e delle cause e responsabilità delle loro deficienze per porre un argine a maggiori deficienze a danno dei legittimi diritti degli impiegati ed operai ferroviari iscritti presso dette Casse.

Concedesi la facoltà al Governo di imporre, nell'interesse delle stesse Casse pel biennio 1897-98, una speciale tassa sui trasporti ferroviari proposta dal Governo, con queste sole varianti, cioè: Esonerante i biglietti viaggiatori di 2ª e 3ª classe, non eccedenti l'importo di L. 2,50; raddoppiarla pei biglietti di 1ª classe; proporzionarla eziandio all'importo effettivo dei trasporti importanti più di L. 100. Correggesi così quel metodo di proporzionalità al rovescio che offriva il progetto ministeriale che assoggettava a tassa ogni trasporto minimo e poi manteneva la stessa tassa pei trasporti che importassero 100 lire o qualsiasi somma superiore.

><

L'inchiesta ferroviaria.

Un Decreto in data del 6 corrente prolunga la durata della Commissione d'inchiesta ferroviaria, i cui poteri scadevano entro il dicembre, a tutto il giugno prossimo.

><

Conferenza oraria internazionale a Vienna.

Il giorno 9 corrente si è riunita per la prima volta, *al completo*, la conferenza internazionale sugli orari delle grandi comunicazioni ferroviarie, che dovranno stabilirsi per l'estate 1897, come avevamo preannunziato nelle *Informazioni* del n. 48.

Erano presenti oltre 300 membri rappresentanti le principali Amministrazioni ferroviarie d'Europa.

Altre conferenze preparatorie ebbero luogo nei giorni 7 ed 8 corrente ed in queste, chiamate *Vorbesprechmungen*, furono presi accordi per stabilire le basi delle discussioni che si fecero come al solito in lingua tedesca.

Nella seduta plenaria le Ferrovie Belghe annunciarono di aver deciso di adottare il sistema delle 24 ore a datare dal 1° maggio p. v. e chiesero che tale sistema venisse pure adottato da tutte le ferrovie, ma la proposta per ora non venne accettata.

Non si può abbastanza lodare l'accoglienza oltremodo splendida che i delegati hanno trovato a Vienna insieme ad un tempo bello, mite, quasi primaverile, che ha favorito la effettuazione del predisposto programma di festeggiamenti con escursioni sul Kahlenberg e sul Semmering. Al banchetto veramente suntuoso dato nel Kursalon dello Stadtpark fra altri discorsi si segnalò quello del cavaliere ing. Zacchi, rappresentante del Governo italiano, in lingua tedesca, distinguendosi per originalità e bellezza di concetti, e che raccolse vivissimi applausi.

La ventura conferenza fu stabilita pel 15-16 giugno a Cristiania in Norvegia.

><

Corso militare ferroviario.

Il 1° febbraio 1897 sarà iniziato, per cura e sotto la direzione del Comando del Corpo di Stato Maggiore (ufficio trasporti), un Corso ferroviario di stazione della durata di 2 mesi, al quale saranno comandati capitani e ufficiali subalterni delle armi di fanteria e cavalleria, ed ammessi alcuni capitani in posizione di servizio ausiliario.

Il numero complessivo degli ufficiali da destinarsi al corso è di 203.

Il detto corso consisterà di due distinti periodi: uno preparatorio o teorico e l'altro pratico.

Le principali stazioni in cui si dovranno tenere i corsi in parola vennero riuniti in cinque distinti gruppi e cioè: quelli di Alessandria, Verona, Bologna, Roma e Napoli.

><

Linea Milano-Como-Chiasso.

(*Per il doppio binario sul tronco Milano-Camerlata*).

Ci scrivono da Como che quella Camera di Commercio ed Arti, in sua recente adunanza ha deliberato di rinnovare al Ministero dei Lavori Pubblici le più vive sollecitazioni affinchè venga al più presto collocato il doppio binario sul tronco Monza-Camerlata, della ferrovia Milano-Como-Chiasso. La necessità di siffatto provvedimento è concordemente riconosciuta in vista dell'importanza del traffico che si esercita sulla accennata linea; e la predetta Camera esprime voto perchè colle prime risorse disponibili del bilancio si provveda alla attuazione di un'opera reclamata da veri bisogni del traffico.

><

Facilitazioni nei trasporti per l'Esposizione di Bruxelles.

Siamo informati che il Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio ha iniziate pratiche presso le Ferrovie Svizzere e Tedesche affinchè consentano ai nostri prodotti destinati all'Esposizione, che sarà tenuta a Bruxelles nel 1897, per il trasporto sulle loro linee, le stesse agevolezze che saranno accordate dalle nostre Società ferroviarie. Ci consta poi che il Ministero predetto, allo scopo di agevolare in modo efficace il concorso dei nostri espositori a quella Mostra, avrebbe interessato il R. Ispettorato generale delle Strade Ferrate ad adoperarsi presso le Società ferroviarie italiane allo scopo di ottenere che concedano a favore delle merci che figureranno all'Esposizione, anzichè il ritorno gratuito colla condizione che il trasporto all'andata venga effettuato a tariffa intera, la riduzione del 50 0[0 sulle tariffe ordinarie tanto all'andata quanto al ritorno.

><

Il R. Ispettorato generale delle Strade Ferrate.

Sappiamo che il Ministro dei Lavori Pubblici ha dato incarico di reggere l'Ispettorato generale delle Strade Ferrate al sig. comm. ing. Vittorio Ottolenghi, R. Ispettore superiore, in sostituzione del sig. comm. Luigi Ripa di Meana, stato dispensato da tale carica in seguito a sua domanda.

Al distinto funzionario, a cui è affidata l'importante carica, inviamo le nostre più sentite congratulazioni.

><

Col primo gennaio p. v. viene soppressa la Direzione tecnica governativa per le ferrovie in Caltanissetta, alla quale era preposto il cav. Piccini, R. Ispettore-Capo delle Strade Ferrate, stato chiamato a reggere l'Ufficio di Circolo ferroviario in Palermo, in sostituzione del cav. Stefano De Casa al quale venne affidata la Direzione di una Divisione nell'Amministrazione centrale del R. Ispettorato generale delle Strade Ferrate.

><

Siamo informati che il cav. ing. Marco Saccardo, Regio Ispettore Capo delle Strade Ferrate, attualmente Direttore tecnico governativo per la ferrovia San Felice-Verona, è stato destinato a reggere l'Ufficio di Circolo ferroviario di Bologna, conservando l'incarico della direzione della predetta ferrovia, a partire dal 1° gennaio p. v., giorno in cui cessa di prestar servizio l'attuale Capo di quell'Ufficio il cav. ing. Pozzini, collocato a riposo in seguito a sua domanda.

><

Uffici di riscontro pei fondi di previdenza e costruzioni delle due grandi reti continentali.

Siamo informati che col 1° gennaio p. v. gli Uffici di riscontro pei fondi di previdenza e costruzioni delle reti Mediterranea ed Adriatica, che hanno sede rispettivamente a Milano ed a Firenze, cesseranno di essere autonomi e passeranno alla dipendenza, il primo, del Circolo ferroviario di Milano, ed il secondo, del Circolo ferroviario di Firenze.

><

Per una linea ferroviaria fra Empoli e Pistoia.

Siamo informati che la Camera di Commercio di Siena ha invocato l'interessamento del Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio a favore della costruzione di una linea ferroviaria fra Empoli e Pistoia, per la quale gli Enti locali di Empoli e di Livorno hanno già fatto pratiche presso il Ministero dei Lavori Pubblici.

><

Ferrovia Cosenza-Nocera Tirrena.

È giunto al Ministero dei Lavori Pubblici una deliberazione del Consiglio Provinciale di Cosenza colla quale si fanno voti al Governo del Re affinchè si completino gli studi per la ferrovia di seconda categoria da Cosenza a Nocera Tirrena.

><

La Relazione sugli esperimenti del sistema Saccardo per la ventilazione delle gallerie.

Siamo informati che il R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate, per mezzo del Ministero degli Affari Esteri, ha fatto omaggio ai Governi di Francia, Inghilterra, Austria-Ungheria, Germania, Russia, Svizzera, Belgio e Spagna della Relazione sugli esperimenti del sistema per la ventilazione delle gallerie ferroviarie inventato dal signor cav. Marco Saccardo, R. Ispettore-Capo delle Strade Ferrate.

><

Servizio ferroviario italo belga.

Siamo informati che in seguito ad iniziativa presa dalle Ferrovie Belghe dello Stato, sono in corso delle trattative per la creazione di una terza comunicazione diretta fra Buxelles e l'Italia, in coincidenza col servizio diretto già esistente fra Londra e Bruxelles, via Dover-Ostenda. (Londra, part. 17.42; Bruxelles, arrivo 2.18. Bruxelles, part. 2.21; Londra, arrivo 11.22).

><

Binario di raccordo col Porto mercantile di Spezia.

La Direzione Generale per le Strade Ferrate del Mediterraneo ha presentato, per approvazione, al Ministero dei Lavori Pubblici il progetto per la costruzione del binario di raccordo del porto mercantile di Spezia collo scalo ferroviario di Valdellora, sulla linea da Pisa a Spezia. All'esecuzione dei lavori si propone di provvedere mediante appalto a licitazione privata per quanto riguarda le opere murarie, i movimenti di terra ed accessori; e direttamente dall'Amministrazione ferroviaria per la rimanente parte che riguarda l'armamento, i meccanismi e le chiusure. Si prevede che per completare l'esecuzione dei lavori possa occorrere un anno dalla data di approvazione. La spesa all'uopo preventivata ammonta complessivamente a L. 430,000, di cui L. 117,173.89 per binario di raccordo, L. 183,978.30 per lo scalo marittimo, L. 32,359.13 per gli imprevisti, L. 35,043.35 per opere generali, e L. 71,045.32 per materiale metallico di armamento.

><

Servizio viaggiatori del treno direttissimo 64 a Nervi.

A cominciare dal 10 del corrente mese, venne effettuato a Nervi il servizio dei viaggiatori col treno direttissimo n. 64.

><

Per la durata della validità dei biglietti d'andata-ritorno fra Caltanissetta e Palermo.

Siamo informati che la Camera di Commercio ed Arti di Caltanissetta ha richiamato l'attenzione dei Ministeri dei Lavori Pubblici e di Agricoltra, Industria e Commercio sul vivo malcontento sorto in quella cittadinanza in seguito alla riduzione della validità dei biglietti di andata e ritorno Caltanissetta-Palermo da 12 a 3 giorni, ed ha instato perchè sia interessata l'Amministrazione ferroviaria Sicula a ripristinare possibilmente il biglietto con validità di 12 giorni, per l'attuazione del quale le rappresentanze commerciali della Sicilia si sono tanto adoperate.

><

Biglietti di andata e ritorno fra Palermo e Caltanissetta.

La Camera di Commercio ed Arti di Palermo ha richiesto l'intervento del Governo affinchè sia rimosso il nuovo provvedimento della Direzione Generale delle Ferrovie Sicule, pel quale la durata del biglietto di andata e ritorno Palermo-Caltanissetta è stata ridotta da 12 giorni a soli tre. La Camera predetta fa osservare che ciò è di sicuro grave danno per gli interessi economici delle due provincie, e costituisce altresì un trattamento, a danno di Palermo, difforme da quel che è mantenuto per le comunicazioni tra Caltanissetta e Messina.

><

Per l'ampliamento della stazione di Montesilvano.

Ci informano da Teramo che i Consigli Comunali di Penne, Città Sant'Angelo, Colle Corvino e Montesilvano hanno deliberato di far voti al Governo, affinchè venga al più presto possibile provveduto all'ampliamento della stazione ferroviaria di Montesilvano, reclamato dall'ognor crescente commercio dell'uva, il quale nell'anno corrente ha dato considerevoli risultati sia per le spedizioni all'interno che per quelle all'estero.

><

Nuove fermate di treni diretti della Mediterranea.

La Mediterranea ha disposto che il treno diretto n. 1 faccia fermata per servizio viaggiatori, alla stazione di Sant'Antonino, e che il treno diretto n. 2 faccia fermata, pure per servizio viaggiatori, alla stazione di Giuncarico. Tale servizio, tanto nell'una che nell'altra stazione verrà soppresso qualora i treni preindicati non vi dovessero più fare fermata per ragione di incrocio con altri treni.

><

Biglietti di andata e ritorno fra Treviso e Padova.

Ci consta che la Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche, allo scopo di meglio attivare il movimento dei viaggiatori da Treviso a Padova e viceversa, e ad offrire in ogni modo una migliore corrispondenza fra i due luoghi stessi, ha disposto che col 1° gennaio 1897 i biglietti di andata e ritorno distribuiti per la via di Camposampiero e Castelfranco, siano validi anche se il viaggiatore seguirà la via di Cittadella.

><

Ferrovie dell'Adriatico.

(Progetti preventivi, ecc., presentati all'approvazione governativa).

L'Amministrazione delle Strade Ferrate Meridionali ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici:

1. Il contratto stipulato colla Ditta conte Enrico Cozza per l'impianto del servizio di illuminazione elettrica della *stazione di Jesi;*

2. Un nuovo progetto dei lavori occorrenti per l'impianto di una condotta d'acqua a battente naturale con derivazione dalla sorgente del Rio Fontane in servizio della stazione di Chiusaforte nella linea da *Udine a Pontebba.* La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 10,200 ed alla esecuzione dei lavori si propone di provvedere mediante appalto a licitazione privata;

3. Il contratto stipulato colla Ditta Cerignola Ettore per la fornitura, il carico, il trasporto e lo scarico di circa m.c. 4700 tra pietrisco e ghiaia occorrenti per il completamento della massicciata sul tratto di ferrovia della linea *Orte-Foligno-Falconara* compreso fra la stazione di Fabriano ed il chilom. 226.490 da Roma.

><

Ferrovie del Mediterraneo.

(Proposte, progetti, preventivi, ecc., presentati all'approvazione governativa).

L'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici:

1. Il preventivo della spesa di L. 1070 occorrente per provvedere al consolidamento della casa cantoniera al chilom. 303.271.70 della linea *Roma Pisa* e per la ricostruzione del forno della cantoniera medesima;

2. Il progetto dei lavori da eseguire per migliorare l'accesso dei veicoli ordinari al magazzino merci a piccola velocità in stazione di Pra sulla linea *Pisa-Genova-Ventimiglia*, confine francese, mediante alcune modificazioni allo stato attuale;

3. Il progetto dei lavori necessari a riparare i danni causati dal nubifragio della notte dal 2 al 3 settembre 1896 alla linea *Cecina-Volterra* fra le stazioni di Riparbella e di Ponte Ginori. Spesa preventivata L. 530;

4. La proposta di maggiori lavori di consolidamento alla frana fra i chilom. 206.679 e 206.730 fra le stazioni di Campomaggiore e di Calciano nella ferrovia da *Eboli a Metaponto*, con annesso preventivo di spesa di L. 23,000;

5. Il progetto dei lavori occorrenti per l'approfondimento del pozzo del rifornitore in *stazione di Gallarate* ed abbassamento del corpo di pompa. La spesa all'uopo preventivata ascende a L. 500;

6. Il preventivo della spesa necessaria per l'applicazione di inferriate a tre finestre dei due dormitori pel personale viaggiante esistenti nel fabbricato ad uso ufficio del movimento del parco vagoni di Piazza d'Armi in *stazione di Sampierdarena;*

7. La proposta per l'impianto di un compensatore Dujour lungo il percorso della trasmissione del disco verso Ceva della stazione di Castellino-Tanaro, lungo la ferrovia da *Savona a Bra*. Spesa occorrente L. 325;

8. La proposta di opere di consolidamento alle scarpate della trincea d'approccio all'imbocco Parma della galleria di Fornovo lungo la ferrovia da *Parma a Spezia*, con annesso preventivo di spesa di L. 4080;

9. La proposta di riparazione dei danni causati dal nubifragio della sera del 2 settembre u. s. alla linea *Roma-Pisa* fra le stazioni di Rosignano e di Orciano nella linea da Roma a Pisa. Spesa preventivata L. 5100;

10. Progetto per la costruzione di tre pennelli a difesa della ferrovia dal Fiume Sabato, dal chilom. 18.250 al chilom. 18.400 della linea *Benevento-Avellino* fra le stazioni di Altavilla Irpina e di Chianche. Per l'esecuzione delle opere è preventivata la spesa di L. 25,000.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato ha manifestato l'avviso che possa essere approvato il progetto presentato dalla Società esercente le Strade Ferrate del Mediterraneo per il trasporto sull'area Frova e la sistemazione del servizio delle merci a piccola velocità, nonchè il riordinamento e l'aggiunta di binari nella stazione di Sampierdarena.

Il Consiglio ha ritenuto che all'esecuzione dei lavori, il cui importo complessivo è preventivato di L. 970,000, si possa provvedere nel modo proposto, e cioè colle norme dell'art. 65 (1ª parte) del capitolato d'esercizio.

Il Consiglio di Stato ha dato il suo parere:

1. Sugli atti di collaudo e di liquidazione dei lavori eseguiti dall'Impresa Scorzon per l'impianto di una condottura di acqua per il rifornitore della stazione di Pisciotta, nella ferrovia da Battipaglia a Castrocucco, mediante contratti dell'ottobre 1891 e dell'agosto 1894, e circa l'esonero della multa contrattuale, nella quale sarebbe incorsa pel ritardo da essa frapposto nel compimento dei lavori;

2. Su di una domanda della Società Nazionale delle Officine di Savigliano per la provvista ed il collocamento in opera di due vasche cilindriche, a fondo sferico, pel rifornitore della stazione di Messina, nonchè sull'applicabilità della multa contrattuale per ritardata consegna;

3. Sugli atti di collaudo dei lavori eseguiti dall'Impresa Salvatore Maraventuno per riparazioni dell'acquedotto sul torrente Grimaldi, al chilom. 86.740 della ferrovia da Bicocca a Caldare.

Il Consiglio di Stato ha espresso il parere che possa approvarsi un atto di transazione concordato fra l'Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo, nell'interesse del Governo, ed Achille Forte, a tacitazione di ogni sua pretesa per l'esproprio di acque motrici ed irrigue sul fosso Molazoppa, lungo la ferrovia da Roma a Napoli.

><

Ferrovie dell'Adriatico.

Prospetto del materiale mobile in servizio ed in costruzione al 30 settembre 1896:

Specificazione del materiale mobile		Materiale mobile — In servizio	In costruz.	Totale
I. *Locomotive:*				
a ruote libere	N.	48	—	48
a quattro ruote accoppiate:				
con avantreno girevole	»	144	—	144
con un asse portante	»	280	—	280
a sei ruote accoppiate	»	225	—	225
a otto ruote accoppiate	»	111	—	111
locomotive-*tenders* per servizio dei treni:				
a quattro ruote accoppiate	»	11	—	11
a sei ruote accoppiate	»	79	—	79
locomotive-*tenders* per manovre	»	11	—	11
carrozze Belpaire	»	2	—	2
Totale locomotive	N.	1111		1111

Proporzione per ogni chilometro di strada: in servizio 0.187; in costruzione 0.00; totale 0.187.

Specificazione del materiale mobile		In servizio	In costruz.	Totale
II. *Carrozze:* (per servizio ordinario):				
di lusso, saloni e break con letti	N.	51	2	53
di 1ª classe	»	340	6	346
di 2ª classe	»	502	16	518
miste di 1ª e 2ª classe	»	511	7	518
di 3ª classe e cellulari	»	1466	35	1501
miste di 2ª e 3ª classe	»	7	—	7
miste di 1ª e 2ª e 3ª classe	»	—	—	—
di 4ª classe	»	10	—	10
miste di 2ª e 3ª classe con compartimento per la posta	»	67	—	67
(per servizi economici):				
di 1ª classe	»	7	—	7
di 2ª classe	»	7	—	7
miste di 1ª e 2ª classe e di 1ª, 2ª e 3ª classe	»	16	—	16
di 3ª classe	»	174	—	174
Totale carrozze	N.	3518	66	3224

Proporzione per ogni chilometro di strada: in servizio 0.531; in costruzione 0.011; totale 0.543.

Specificazione del materiale mobile		In servizio	In costruz.	Totale
III. *Bagagliai:*				
ordinari D Ds	N.	607	6	613
con compartim. per la posta Du	»	58	4	62
Totale bagagliai	N.	665	10	675

Proporzione per ogni chilometro di strada: in servizio 0.012; in costruzione 0.001; totale 0.013.

IV. *Carri:*

scuderia S	N.	80	—	80
per piccolo bestiame Pe. Po. . .	»	118	—	118
per merci e bestiame, coperti F, Fe, G. Q.	»	11570	39	11609
per merci, scoperti:				
a sponde alte M. Mz. Mt. . .	»	4286	80	4366
a sponde basse V, Vz, Vt, . .	»	2687	—	2687
id. id. con bilico VB,. . .	»	856	—	856
id. id. senza sponde Vs. O .	»	159	—	159
cisterna per liquidi (acqua, vino, petrolio, ecc.) L, Lp, Le . . .	»	257	—	257
per terra e ghiaia T Tg. . . .	»	477	—	477
spazzaneve Z	»	25	—	25
con sagoma per visite gallerie Y Yi.	»	5	—	5
diversi Tp. Lg. X.	»	12	—	12
Totale carri	N.	20532	119	20651

Proporzione per ogni chilometro di strada: in servizio 3.453; in costruzione 0.020; totale 3.473.

><

Tariffe ferroviarie italiane.

La Mediterranea ha sottoposto, con parere favorevole, al Ministero dei Lavori Pubblici una domanda della Ditta Fratelli Ravetta di Rossano, perchè le sia rinnovata per un altr'anno, ed alle stesse condizioni, la concessione fattale per i suoi trasporti di sansa vergine a vagone completo, percorrenti almeno 44 chilometri sulle linee di quella Rete e destinati a Rossano, scaduta il 30 novembre p. p.

—

Il Ministero del Tesoro, d'accordo con quello delle Finanze, ha consentito che abbia effetto per un anno la convenzione intervenuta tra la Società per la Rete Mediterranea e la Ditta Pesseghini e Binoni, in base alla quale sono concesse a quest'ultima speciali facilitazioni di prezzi sui trasporti di 3000 tonnellate di laterizi e 400 tonnellate di carbon fossile, che intende di eseguire da Albenga e da Savona per le destinazioni indicate nella stessa convenzione.

—

Il Ministero del Tesoro, d'accordo con quello delle Finanze: *a*) ha consentito, per la parte che lo riguarda, alla riattivazione, pel periodo dal 1° settembre p. p. al 31 agosto 1897, della convenzione, scaduta il 30 giugno ultimo scorso, tra la Società per la Rete Adriatica e la Ditta Carlo Ruchat, relativa ai trasporti di carbon fossile, aggiungendo per le destinazioni destinatarie anche quelle di oltre Savignano Greci; *b*) ha consentito che sia rinnovata per un altro anno, a partire dal 1° dicembre corrente, ed alle medesime condizioni della concessione già vigente, a favore della Ditta Ferdinando Villa pei trasporti di merci delle prime cinque classi fra Monza e Brescia.

—

È in esame presso il R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate una proposta delle Ferrovie dell'Adriatico, presentata d'accordo con quella delle Ferrovie del Mediterraneo, riguardante la proroga, in via d'esperimento, per un altro anno, e cioè fino a tutto dicembre 1897, della tariffa eccezionale n. 1001 P. V., per i trasporti a vagone completo di fuligine, immondizie, ecc.

—

L'Adriatica ha presentato, con parere favorevole, al R. Ispettorato generale delle Strade Ferrate, una domanda della Ditta J. G. Schmitd di Legnago, tendente ad ottenere la rinnovazione per tutto il venturo anno 1897, alle medesime condizioni, della concessione per i trasporti di semi oleosi da Venezia a Legnago, che va a scadere col 31 dicembre corrente.

—

La Mediterranea ha sottoposto all'approvazione del R. Ispettorato generale delle Strade Ferrate il seguente progetto di aggiunta all'articolo 1° delle condizioni generali per l'applicazione delle tariffe speciali comuni:

All'articolo 1° delle condizioni generali per l'applicazione delle tariffe speciali comuni è aggiunto quanto segue: « Pei trasporti merci (escluso il bestiame) a piccola velocità accelerata la semplice presentazione della lettera di porto nel modulo prescritto per la piccola velocità accelerata equivale alla domanda di applicazione delle relative tariffe ».

—

L'Adriatica ha presentato alla superiore approvazione la proposta per rendere definitiva la disposizione riguardante l'abbuono della quota di diritto fisso in L. 0.51 la tonnellata inerente all'operazione di carico e di scarico a Cerignola-stazione, nei trasporti da o per Cerignola-Città, entrata in vigore il 1° dicembre del 1895.

—

L'Adriatica ha presentato, con parere favorevole, al Ministero dei Lavori Pubblici, una domanda della Ditta Francesco Parisi per ottenere il rinnovo, alle stesse condizioni e per un altro anno, della concessione fattale per i suoi trasporti di ghisa greggia a vagone completo da Venezia ad Udine, scaduta col 30 novembre u. s.

Nell'articolo pubblicato nel precedente numero: *La Convenzione internazionale di Berna*, sono incorsi alcuni errori i quali possono travisare il senso, per cui crediamo necessaria la seguente *errata-corrige:*

ERRATA	CORRIGE
Pagina 770, colonna sinistra, linea 4ª: .....mediante il semplice *richiamo*:....	....mediante il semplice reclamo:....
Pagina 770, colonna sinistra, linea 14ª: .....stazioni di partenza che non mai *devono*....	.....stazioni di partenza che non mai sogliono.....
Pagina 770, colonna sinistra, linea 5ª del 2° capoverso: .....Di quale aumento di una improvvida legge.....	....Di quale aumento di una improvvida disposizione di legge....
Pagina 770, colonna destra, linea 22ª del 3° capoverso: .....stato nella mente *nè di chi*.....	...stato nella mente nè dei compilatori dell'articolo precitato, nè di chi.....
Pagina 771, colonna sinistra, linea 2ª del 2° capoverso: ....quali ne *piglierebbe* molte altre.....	.....quali ne figlierebbe molte ....
Pagina 771, colonna sinistra, linea 15ª del 2° capoverso: .....occupanti *vari* edifici.....	.....occupanti vasti edifici.
Pagina 771, colonna sinistra, ultima linea: .....reclamare le *dette tasse* mediante.....	....reclamare le detasse mediante....
Pagina 771, colonna destra, linee 8ª e 9ª del 3° capoverso: ....forse di convenienza e non di merito, l'essersene già fatto cenno in altro Congresso a Bruxelles, indussero.....	...forse di convenienza e non di merito, — l'essersene già fatto cenno in altro Congresso a Brusselle — indussero.....
Pagina 772, colonna sinistra, linea 5ª: .....*Obbligazione* siffatta	.....Allegazione siffatta.....

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Camuna. — Il Consiglio d'Amministrazione della progettata ferrovia Camuna ha inviato alla Deputazione provinciale di Brescia una proposta per l'attuazione di tale tronco di ferrovia economica, instando per la presa in considerazione e perchè venga sottoposta al voto del Consiglio provinciale nella prossima sessione.

La Società si obbliga di costruire e porre in esercizio entro il prossimo anno 1897 il primo tronco Lovere-Cividate-Camuna. Le corse saranno quattro di andata e quattro di ritorno e coincideranno con quelle della ferrovia Iseo-Brescia, mediante la navigazione a vapore.

La trazione sarà ad energia elettrica od a vapore.

Per la costruzione e per l'esercizio del tronco Lovere-Cividate la Provincia, una volta tanto, contribuirà la somma di lire 150 mila in rate da stabilirsi. Qualora la Provincia di Brescia portasse il suo contributo a lire 800 mila, la linea verrebbe prolungata fino ad Edolo, e l'armamento e l'esercizio si darebbero completi entro il 1898.

I Comuni saranno esonerati da qualsiasi contributo o concorso. A complemento delle somme necessarie per l'intero esercizio, prima di passare ad altre operazioni finanziarie, si emetteranno altre azioni, con preferenza ai Comuni ed ai cittadini della valle.

Ferrovie del Mediterraneo. — *Prodotti dal 1° luglio al 30 novembre 1896.* — Nella decade dal 21 al 30 novembre 1896 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate del Mediterraneo (Rete principale e Rete secondaria) ascesero a L. 3,558,815.19, con un aumento di lire 152,832.95 sulla corrispondente decade del 1895.

L'insieme dei prodotti dal 1° luglio al 30 novembre 1896 si ragguaglia a L. 57,524,156.21, presentando un aumento di L. 1,413,043.52 sul periodo corrispondente dell'esercizio precedente.

Ferrovie dell'Adriatico. — *Prodotti dal 1° gennaio al 30 novembre 1896.* — Nella decade dal 21 al 30 novembre 1896 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate Meridionali, Rete Adriatica (Rete principale e Rete complementare) ascesero a L. 3,263,792 17, con un aumento di L. 533,818.15 su quelli ottenuti nella corrispondente decade del 1895.

L'insieme dei prodotti dal 1° gennaio al 30 novembre 1896 si ragguaglia a L. 95,686,321.49, e presenta un aumento di L. 769,308.15 in confronto dello stesso periodo del precedente esercizio.

Tramvie elettriche a Torino. — Il Consiglio Comunale di Torino nella seduta del 9 corr., dopo una lunga ed animata discussione, a cui partecipava anche l'illustre elettricista Galileo Ferraris, il quale patrocinava, come tecnico, il sistema a conduttura aerea, approvò la convenzione colla Società d'Elettricità Alta Italia per l'impianto delle linee a sistema misto ad accumulatori della Ditta Siemens e Halske.

Tramvia Saronno-Grandate. — Con R. Decreto del 6 corrente la tramvia a vapore Saronno-Grandate è mutata in ferrovia.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovie Svizzere. — Sabato scorso si è radunata nel Castello di Neuchatel la Commissione del Gran Consiglio incaricata di riferire sugli affari ferroviari. Essa giunse alle seguenti conclusioni:

1. Approva in massima il sussidio di un milione di franchi per la linea diretta Berna-Neuchatel e propone di invitare il Consiglio di Stato di fare immediatamente i passi necessari per l'accettazione della linea diretta in base al progetto sopra Corneaux.

2. E' creata una Sotto-Commissione per trovare una espressione che permetta che le questioni ferroviarie siano risolte dal Gran Consiglio in base ad un decreto da sottoporsi alla votazione popolare e le ulteriori risoluzioni circa l'entità delle somme non siano più soggette al *referendum*.

3. Propone di incaricare il Consiglio di Stato di chiedere alla Società della ferrovia della Val-de-Travers a voler esporre precisamente ciò che vuole e ciò che esige la sua situazione.

Ferrovie Germaniche. — *Il riscatto della ferrovia Ludovico di Assia.* — Il progetto di legge sul riscatto della ferrovia Ludovico di Assia autorizza il Governo prussiano ad acquistare e amministrare, in unione col Governo di Assia, la detta ferrovia, che continuerà a formare una amministrazione indivisa dal punto di vista dell'esercizio e da quello finanziario tanto per la parte prussiana, che per la parte di Assia; a dare in cambio dei 111,900,000 marchi di azioni rendita prussiana e rendita di Assia 3 0|0, a chiamare al rimborso i prestiti della detta ferrovia offrendo ai portatori, in cambio dei loro titoli, la rendita 3 0|0; a procurarsi i mezzi necessari per la esecuzione di queste operazioni per mezzo di emissione di titoli di rendita.

Il progetto della ferrovia in questione, che sarà senza dubbio approvato con una grandissima maggioranza, non offre materia a commenti, eccettuato il fatto che si vedrà per la prima volta una rete ferroviaria posseduta e amministrata da due Stati in comune, ciò che è un passo verso l'ideale delle ferrovie dell'Impero, e che molti politici germanici carezzano.

Ferrovie Portoghesi nel Sud-Africa. — La provincia portoghese dello Zambese è certamente, di tutte le parti del Sud-Africa, quella che la sua situazione topografica e le sue proprie risorse mettono meglio in grado di avvantaggiare dello sviluppo generale delle contrade vicine. Infatti, esse dovranno forzatamente servirsi, per le loro relazioni commerciali coll'estero, delle vie di comunicazione naturali già esistenti e di quelle da crearsi. I due principali mezzi di comunicazione naturali sono il fiume Zambese ed il suo affluente Chirè, ma in seguito alle difficoltà che si incontrano nella navigazione di questi due fiumi, essi sono manifestamente insufficienti per un movimento considerevole.

È per supplire a questa insufficienza riconosciuta, ed in vista sopratutto dello sviluppo futuro di queste contrade, che la Compagnia delle ferrovie dello Zambese ha sollecitato dal Governo portoghese l'autorizzazione di costruire una linea riunente Quilimane al Ruo.

Essa chiedeva in pari tempo la cessione in suo favore, e per un periodo indeterminato, dell'imposta di transito da percepirsi dallo Stato, come pure la garanzia della somma voluta per assicurare l'interesse del 3 0|0 alle obbligazioni da emettersi.

Lo Stato acconsentì l'autorizzazione richiesta, ed il *Giornale Ufficiale* di Lisbona ha pubblicato il Decreto relativo.

La ferrovia Quilimare-Ruo avrà dunque presto la sua attuazione.

Ferrovie Russo-Chinesi. — Abbiamo annunziato nel n. 42 che la Russia era in procinto di concludere colla China un trattato relativo alla congiunzione della ferrovia siberiana con quelle da costruirsi nei territori nord-est dell'Impero Celeste, nonchè all'acquisto, od occupazione, da parte della Russia, di porti nel Golfo di Petchili. Ora il *Nort China Daily News* pubblica ciò ch'esso pretende essere il testo di quel trattato, e l'*Agenzia Reuter* lo trasmette per telegrafo ai fogli inglesi. Se sia autentico o no, è un quesito che non possiamo sciogliere; il suo tenore non ha nulla d'inverosimile: ad ogni modo il vero vi può essere unito al falso. Per ciò che riguarda le ferrovie, il trattato autorizza la Russia a prolungare la sua ferrovia siberiana nelle provincie chinesi di Kirin e Hei-Lung-Chiang, lasciando però alla China la facoltà di riscattare dopo trent'anni i tronchi costruiti nel suo territorio; autorizza pure la Russia, in certi casi, a costruire delle fer-

rovie per conto della China, che questa riscatterà dopo dieci anni; permette infine alla Russia di collocare posti militari sul territorio chinese per invigilare i lavori ferroviari e garantire la sicurezza degli ingegneri ed operai.

Notizie Diverse

Valutazione del capitale di un'istituzione di previdenza e formola pel calcolo del premio d'ammortamento, dell'ing. Giuseppe Rocca. — Questo articolo, apparso sul fascicolo di novembre del *Bulletin de la Commission internationale du Congrès des Chemins de fer*, ha per iscopo di ricercare una formola che dia il *valor presente* del premio d'ammortamento di una Obbligazione rimborsabile mediante estrazione a sorte.

Attualmente si usa ricercare questo valore, rilevando, con la scorta del relativo piano d'ammortamento, il numero delle Obbligazioni da rimborsarsi, anno per anno, e riportando il loro ammontare al presente con la regola degl'interessi composti: procedimento lungo e penoso. La formola proposta, invece, permette di arrivare a questo risultato, con grandissima rapidità e precisione.

Nel medesimo articolo si dimostra la necessità di questo calcolo: sia quando vuolsi paragonare fra loro Obbligazioni od altri Effetti pubblici che diversificano per la rapidità dell'ammortamento od il prezzo di rimborso; sia, principalmente, per la valutazione del capitale di un'Istituzione di Previdenza (Cassa Pensioni, Società d'Assicurazione, ecc.), la quale deve pur tener conto, fra le sue attività, del beneficio che può derivarle per questo titolo.

Locomotive a petrolio. — Sull'*Engineering* sono illustrate due interessanti applicazioni di motori a petrolio del sistema Hornsby-Akroyd, i quali, come è noto, sono motori ad esplosione, analoghi ai motori a gas. Una di queste applicazioni è una locomotiva stradale capace di trascinare un carico di 20 a 25 tonn. su strade buone in piano, 8 a 10 tonn. su pendenze del 6 per cento, e 6 o 7 su pendenze dell'8 per cento: col mezzo di opportune trasmissioni la velocità di marcia si può variare, e l'asse motore è munito di freno potente. La provvista di petrolio che porta la locomotiva è sufficiente pel servizio di un giorno e mezzo, ed una provvista di 2 ettolitri e mezzo di acqua è sufficiente pel raffreddamento del cilindro. Sono state prese speciali disposizioni per diminuire il rumore prodotto dallo scarico dei gas sviluppati nella esplosione.

Il funzionamento di questa locomotiva stradale è assai più semplice di quello dei motori a vapore, ed altri vantaggi, che presenta in confronto a questi, dipendono dal non essere necessario di dover trasportare voluminoso combustibile, nè di provvedersi di acqua. La ditta R. Hornsby and Son di Grantham, che ha costruito questa locomotiva stradale, ne ha costruito anche 3 altre di potenza diversa.

Rimorchiatore elettrico a Berlino. — Un progetto di applicazione d'elettricità per rimorchiare i battelli sulle vie navigabili che traversano Berlino venne presentato al Municipio di quella città.

La rete delle vie navigabili di Berlino è di 12 km.

Sulle rive sarebbero posti 600 pali simili ai pali telegrafici e destinati a ricevere i fili conduttori.

La corrente elettrica sarebbe trasmessa per un filo aereo ad un rimorchiatore speciale, il di cui elice sarebbe azionato da un motore elettrico; 40 di questi rimorchiatori sono previsti.

L'energia elettrica sarebbe fornita da sette stazioni, in maniera da evitare i trasformatori.

Le spese d'impianto sono valutate a 875,000 fr. e quelle annue per l'esercizio a 312,500.

Contando il 5 0|0 per l'interesse del capitale impiegato e 10 0|0 per l'ammortamento, si arriverebbe ad una spesa annua di 459,375 franchi; mentre il ribasso del prezzo di rimorchiaggio (18 fr. 75, invece di 37 fr. 50) permette di sperare una riscossione di 562,500 fr., lasciando un beneficio netto di 104,125 fr. o 8 1|2 0|0.

Nuova Società metallurgica nel Belgio. — Si è costituita a Bruxelles una nuova Società metallurgica per la fabbricazione di metalli e leghe con un processo elettrolitico per via umida, dei signori Marino e Paranoff.

Il capitale sociale è formato da 30,000 azioni, delle quali 5,000 furono riservate ai proprietari del brevetto.

L'acciaio inglese. — La *British Iron Trade Association* pubblica la statistica della produzione dell'acciaio nel Regno Unito durante il primo semestre 1896, che dimostra un sensibile aumento sulla produzione sui semestri precedenti.

Questo fatto è degno di nota in questo momento in cui ferve la polemica sulla superiorità dei metodi tedeschi e sulla concorrenza continentale.

La produzione dell'acciaio in Inghilterra è stata di tonnellate 1,969,320 nel primo semestre di quest'anno, mentre la produzione annuale, massima, in tutti i paesi d'Europa non ha mai oltrepassato le 3,938,640 tonnellate.

Nel Nord dell'Inghilterra, ove 15 anni fa si producevano appena poche centinaia di tonnellate d'acciaio, ora se ne producono 800,000 all'anno.

L'aumento della produzione in Scozia non è nella stessa proporzione, ma è anch'esso considerevole.

Nel primo semestre del corrente anno le officine scozzesi ne produssero 292,782 tonnellate, mentre venti anni fa ne producevano poche migliaia all'anno. I distretti di Sheffield, Galles, Lancashire e Saffordshire non hanno aumentato la loro produzione nella stessa misura, ma anche là l'aumento è costante.

Le miniere di carbone di Dorcourt. — Il *record* nella coltivazione delle miniere di carbone in Francia appartiene oggi a quelle di Dorcourt, nelle quali il pozzo n. 2 contiene quattro gabbie, con le quali si estraggono 1500 tonnellate di carbone al giorno, e già si prevede che tra breve se ne potranno estrarre ben 1800. L'escavazione si fa in due piani, l'uno a 550 metri e l'altro a 660, e ognuna delle macchine estrattrici ha la forza di 500 cav. I cavi sono di canapa, fabbricati dalla corderia di Lens e pesano 11,000 chilogrammi caduno. Con tali mezzi d'estrazione non si tarderà a fare delle escavazioni a maggior profondità, poichè si crede che la formazione carbonifera di quella zona abbia un'altezza di circa 2000 metri.

Il commercio del Canadà. — Il commercio di importazione del Canadà ammontò nell'anno fiscale finito il 30 giugno 1896 a Lst. 23,662,000, contro 22,156,000 nell'anno anteriore, donde un aumento del 6.50 0|0. La esportazione raggiunse la cifra di Lst. 24,203,000 contro 22,728,000, e anche qui vi fu un aumento del 6.50 0|0. I movimenti commerciali dell'Inghilterra e degli Stati Uniti con questo paese quasi si bilanciano, con una piccola differenza a favore della prima, però l'Inghilterra supera di gran lunga gli Stati Uniti per le esportazioni, raggiungendo essa il 55.11 0|0 dell'esportazione totale, contro 27.94 0|0 di questi ultimi; ed è superata dagli Stati Uniti nelle importazioni, di cui essi fornirono il 49.63 0|0, mentre essa non ne fornì che il 32.84 0|0. A grande distanza da questi due paesi vengono la Germania prima, e poi la Francia.

Imprese industriali americane in Cina. — Il Console generale francese a Shanghai segnala l'attività spiegata attualmente dall'industria americana. Affari di miniere, di ferrovie, di forniture di materiale da guerra, sono cercati attivamente da sindacati fortemente organizzati, tanto in Cina, quanto nella Corea. Le loro probabilità di riuscita sembrano tanto maggiori, in quanto si contentano di garanzie che i capitalisti europei considererebbero insufficienti.

A Shanghai si sta organizzando un'esposizione permanente dei prodotti metallurgici del Nuovo Mondo.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Segniamo con un asterisco * le notizie di cui diamo maggiori ragguagli nelle INFORMAZIONI PARTICOLARI, ove sono pubblicate eziandio le *Deliberazioni del Consiglio di Stato* e le *Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.*

1. — Progetti e preventivi di spese presentati per l'approvazione al R. Ispettorato Generale.

Rete Adriatica. — L. 10,200 * progetto di impianto di condotta d'acqua in stazione di Chiusaforte, linea Udine-Pontebba;
Contratti * diversi.

Rete Mediterranea. — L. 430,000 * progetto per costruzione del binario di raccordo del porto mercantile di Spezia collo scalo ferroviario di Valdellora, linea Pisa-Spezia;
L. 25,000 * progetto di lavori di difesa sulla linea Benevento-Avellino;
L. 23,000 * proposta di lavori di consolidamento sulla linea Eboli-Metaponto;
L. 5100 * proposta di lavori di riparazione sulla linea Roma-Pisa;
L. 4080 * proposta di opere di consolidamento sulla linea Parma-Spezia;
L. 1070 * preventivo per consolidamento d'una casa cantoniera sulla linea Roma-Pisa;
L. 530 * progetto di lavori di riparazione sulla linea Cecina-Volterra;
L. 500 * progetto di lavori al rifornitore della stazione di Gallarate;
L. 325 * proposta d'impianto di compensatore Dujour in stazione di Castellino-Tanaro, linea Savona-Bra;
Contratti * e proposte diverse.

5. — Contratti stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Mediterranea (seduta del Comitato, 11 dicembre). — Colla Ditta Ciabatti Orazio di Grosseto, per costruzione di un nuovo fabbricato ad uso dormitorio del personale di macchina in stazione di Grosseto;
Colla Ditta Zuretti Carlo di Bra per appalto lavori di deviazione provvisoria del fiume Stura a monte ed a valle del ponte ferroviario presso Cherasco;
Colla Ditta Fratelli Bosco di Torino per fornitura di 2000 catene di sicurezza per carri e carrozze.

II. — Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Esposizione Generale Italiana in Torino 1898 (28 dicembre, ore 12). — Appalto per la costruzione e la manutenzione degli edifizi componenti il terzo lotto: Salone ottagono, Piano caricatore, Industrie estrattive e chimiche, Previdenza, Cavalcavia, Gallerie minori della locomozione, Meccanica della locomozione. — Il capitolato e i disegni relativi sono visibili in via Bogino, 20.

Municipio di Gagliano Castelferrato — Catania — (28 dicembre, ore 10, 1ª asta). — Appalto dei lavori di costruzione del ponte attraverso il fiume Salso, esistente nella strada comunale obbligatoria Gagliano-Agira. Importo L. 135,000. Cauz. provv. L. 2,000. Fatali 13 gennaio.

Prefettura di Genova (4 gennaio, ore 10, 1ª asta). — Appalto dei lavori di sistemazione e pavimentazione della strada fra i ponti Federico Guglielmo e Andrea Doria nel porto di Genova. Importo L. 38,600. Cauz. provv. L. 3000. Fatali a giorni 15.

Municipio di Cosenza (11 gennaio, ore 12, unico e definitivo). — Appalto dei lavori e delle somministrazioni occorrenti per la costruzione della condotta delle acque potabili dalle sorgenti del Crat-(Zumpo) al serbatoio di carico in Cosenza. Importo L. 611,241.95. Cauz. L. 30,000.

CONCORSI.

Il 31 marzo la ferrovia dello Stato di Norvegia a Cristiania, apre il concorso dei piani per l'ammobigliamento delle stazioni della linea che termina a Cristiania.
Dei premi di 10,000, 4000 e 1000 corone saranno dati agli autori dei migliori progetti.

III. — Forniture diverse.

Aggiudicazioni.

Ministero della Marina (Contratti a trattativa privata). — Fratelli Orlando, fornitura di bronzo, 3° dipart., L. 1490;
Bender Martiny, Torino, oggetti di amianto ai 3 dipartimenti e Taranto, L. 39,150;
Federico Layet, Venezia, 10 latrine a valvole, 3° dipartimento, L. 1114;
Federico Layet, Venezia, tubi di ferro, 3° dipart., L. 7605;
Hawthorn-Guppy, Napoli, 4 pompe alimentazione, L. 8000;
Gaetano Barbieri, Castelmaggiore, pompe Worthington, 3° dipartimento, L. 3100;
Fonderia Fratte, Salerno, struttura di sostegni, 2° dipartimento, L. 2850;
Pasquale Cioffi, Napoli, oggetti di chincaglierie, Taranto, L. 10,494;
De Luca e figli, Napoli, 60 telai e controtelai, 3° dipartimento, L. 7788.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

		10bre 5	10bre 12
Azioni Ferrovie Biella	L.	510	510
» » Mediterranee	»	513	515
» » Meridionali	»	665.50	665.75
» » Pinerolo (1ª emiss.)	»	380	380
» » » (2ª »)	»	359	359
» » Secondarie Sarde	»	278	278
» » Sicule	»	605	605
Buoni Ferrovie Meridionali	»	555.50	555.50
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e			
» » Sicule *A. B. C. D.*	»	292.50	293
» » Cuneo (2ª emiss.)	»	317	317
» » Gottardo 4 %	»	101.35	101.50
» » Mediterranee 4 0[0	»	498.50	499
» » Meridionali	»	300	300.50
» » Meridionali Austriache	»	389.50	390
» » Palermo-Marsala-Trapani	»	306.50	307
» » » 2ª emiss.	»	281.50	282
» » Pontebba	»	469	469
» » Sarde, serie *A*	»	291	291
» » » serie *B*	»	292.50	292
» » » 1879	»	292	292
» » Savona	»	313	315
» » Secondarie Sarde	»	430	434
» » Sicule 4 0[0 oro	»	474	478.50
» » Tirreno	»	470	470
» » Vittorio Emanuele	»	312	311

CONVOCAZIONI.

SOCIETÀ FERROVIARIE, TRAMVIARIE E DI NAVIGAZIONE.

27 dicembre. — **Tramvie e Ferrovie elettriche Varesine.** — Assemblea generale straordinaria per le ore 12 1[2 in Varese.

30 dicembre. — **Società Anonima delle Ferrovie Secondarie Romane.** — Assemblea generale ordinaria e straordinaria per le ore 10 1[2 nella sede della Banca Generale in liquidazione in Roma.

ESTRAZIONI E PAGAMENTI.

Ferrovia Marmifera Privata di Carrara. — Rettificazione all'estrazione delle obbligazioni rimborsabili dal 1° gennaio 1897 N. 3885 invece del N. 2885 erroneamente pubblicato.

Società delle Guidovie Centrali Venete. — Dal 2 gennaio, pagamento delle obbligazioni estratte:

Titoli da una obbligazione rimborso L. 100:

295 446 856 1245 1492 1682 1692 1744 1956 2647 3048 3130 3468.

Titoli da cinque obbligazioni rimborso L. 500:

3891 3937 4209 4388 5485 5593 5627 5693 5862 5866

Azioni estratte Cedola N, II compresa.

Titoli da una azione rimborso L. 100:

261 304 358 468 478 482 493 621 755 968 992 1106 1291 1304 1405 1450 1653 2019 2056 2080 2111 2144 2217 2332 2451 2487 2750 2857 2918 3213 3416 4461 3522 3796 3954.

Titoli da cinque azioni rimborso L. 500:

4085 4319 4348 4354 4404 4571.

Titoli da dieci azioni rimborso L. 1000: 5055 5085 5174.

Titolo da 25 azioni rimborso L. 2500: 5359.

Società Esercizio Bacini di Genova. — N. 44 obbligazioni di 500 franchi effettivi, estratte il 1° dicembre 1896, rimborsabili il 1° gennaio 1897:

33 100 242 402 434 514 722 745 1234 1244 1278 1359 1724 1736 2083 2179 2432 2521 2706 2713 2753 3295 3354 3388 3443 4004 4088 4144 4147 4183 4215 4258 4277 4563 4856 4872 5229 5327 5333 5397 5495 5524 5895 5915.

Società Veneta per Imprese e Costruzioni pubbliche in Padova. — Dal 2 gennaio 1897 saranno pagate alle pari:

Trentun titoli da una obbligazione:

247 366 1360 1519 1543 1577 1599 1603 1718 1865 2158 2363 2636 2893 3284 3556 3618 3738 3977 4134 4753 4976 5042 5434 5732 5988 6467 7107 7641 7765

Sei titoli da cinque obbligazioni:

485 837 863 990 1036 1343.

Rete Mediterranea. — Pagamento dividendo e interessi (Vedi pagine *Annunzi*).

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1896-97. — *Dal 21 al 30 Novembre 1896.* — *15ª Decade.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA		
	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze
Chilometri in esercizio.	4418	4407	+ 11	1291	1298	— 7
Media.	4417	4407	+ 10	1291	1205	+ 86
Viaggiatori	1,161,001 48	1,061,567 46	+ 99,434 02	76,871 93	71,684 45	+ 5,187 48
Bagagli e cani.	59,731 27	60,363 62	— 632 35	2,631 71	1,966 43	+ 665 28
Merci a G.V. e P.V. acc.	320,126 10	310,393 09	+ 9,733 01	13,130 30	15,485 00	— 2,354 70
Merci a P. V.	1,840,223 15	1,807,221 72	+ 33,001 43	85,099 25	77,300 47	+ 7,798 78
TOTALE	3,381,082 00	3,239,545 89	+ 141,536 11	177,733 19	166,436 35	+ 11,296 84

Prodotti *dal 1° Luglio al 30 Novembre 1896.*

Viaggiatori	21,818,853 12	21,825,630 81	— 6,777 69	1,403,311 04	1,380,861 09	+ 22,449 95
Bagagli e cani.	1,051,649 79	1,001,450 51	+ 50,199 28	39,952 90	40,444 98	— 492 08
Merci a G.V. e P.V. acc.	5,258,235 28	5,025,641 90	+ 232,593 38	233,728 49	224,484 48	+ 9,244 01
Merci a P. V.	26,617,466 80	25,540,706 62	+1,076,760 18	1,100,958 79	1,071,892 30	+ 29,066 49
TOTALE	54,746,204 99	53,393,429 84	+1,352,775 15	2,777,951 22	2,717,682 85	+ 60,268 37

Prodotto per chilometro.

della decade	765 30	735 09	+ 30 21	137 67	128 23	+ 9 44
riassuntivo	12,394 43	12,115 60	+ 278 83	2,151 78	2,255 34	— 103 56

(*) La linea Milano-Chiasso (km. 52) comune colla Rete Adriatica è calcolata per la sola metà.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA. — 33ª Decade — dal 21 al 30 Novembre 1896

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Prodotti indiretti	TOTALE	Media dei chilom. esercitati
			PRODOTTI DELLA DECADE.				
1896	1,007,414.42	53,721.50	379,043.38	1,577,251.39	10,124.79	3,027,555.48	4,247.00
1895	888,853.98	45,793.09	330,356.25	1,248,804.30	8,488.93	2,522,296.55	4,215.00
Differenze nel 1896	+ 118,560.44	+ 7,928.41	+ 48,687.13	+ 328,447.09	+ 1,635.86	+ 505,258.93	+ 32.00
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.				
1896	34,922,675.93	1,747,318.57	11,541,175.22	40,198,942.74	376,801.61	83,786,914.12	4,247.00
1895	35,072,178.17	1,661,793.65	11,191,545.75	39,884,199.12	382,077.40	88,191,794.09	4,215.00
Differenze nel 1896	— 149,502.19	+ 85,524.92	+ 349,629.47	+ 314,743.62	— 5,275.79	+ 595,120.03	+ 32.00

RETE COMPLEMENTARE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Prodotti indiretti	TOTALE	Media dei chilom. esercitati
			PRODOTTI DELLA DECADE.				
1896	74,401.30	2,231.45	24,307.26	134,206.47	1,090.21	236,236.69	1,359.88
1895	70,845.16	1,678.79	23,312.61	110,672.76	1,168.15	207,677.47	1,391.87
Differenze nel 1896	+ 3,556.14	+ 552.66	+ 994.65	+ 23,533.71	— 77.94	+ 28,559.22	— 31.99
			PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.				
1896	2,423,307.40	64,588.84	835,621.88	3,531,775.53	44,113.72	6,899,407.37	1,359.88
1895	2,417,745.85	62,586.54	776,138.26	3,425,488.01	43,260.59	6,725,219.25	1,339.15
Differenze nel 1896	+ 5,561.55	+ 2,002.30	+ 59,483.62	+ 106,287.52	+ 853.13	+ 174,188.12	+ 20.73

PRODOTTI PER CHILOMETRO DELLE RETI RIUNITE

PRODOTTO DELLA DECADE			PRODOTTO RIASSUNTIVO		
esercizio corrente	esercizio precedente	Differenza nel 1896	dell'anno corrente	dell'anno precedente	Differenza nel 1896
582.10	486.89	+ 95.21	17,065.87	17,089.38	— 23.51

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIGI-LIONE-MEDITERRANEO

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

Dai punti contro indicati alle Stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)		BIGLIETTI SEMPLICI: Londra (1) 1a classe	Londra (1) 2a classe	Parigi (2) 1a classe	Parigi (2) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO: Londra (3) (Diritto di porto compreso) 1a classe	Londra (3) 2a classe	Londra (3) validità	Parigi (4) 1a classe	Parigi (4) 2a classe	Parigi (4) validità
Via Moncenisio											
Torino	via Calais	166 35	116 55	90 75	61 60	254 —	187 85	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni
	via Boulogne . .	160 25	112 05								
Milano	via Calais	180 90	129 15	104 85	72 25	272 25	199 30	45 giorni	166 35	119 —	30 giorni
	via Boulogne . .	175 60	124 65								
Venezia	via Calais	—	—	141 75	97 30	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni
	via Boulogne . .										
Genova	via Calais	187 —	131 —	111 40	76 05	—	—	—	167 10	119 15	30 giorni
	via Boulogne . .	180 90	126 50								
Via Genova											
Livorno	via Calais	209 90	147 05	134 30	92 10	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	203 80	142 55								
Firenze	via Calais	217 30	152 25	141 70	97 30	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	211 20	147 75								
Roma	via Calais	249 —	174 40	173 40	119 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	242 90	169 90								
Napoli	via Calais	279 85	196 —	204 25	141 05	478 50	353 95	6 mesi (**)	—	—	—
	via Boulogne . .	273 75	191 50								
Via Bologna											
Firenze	via Calais	224 60	157 30	149 —	102 35	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	218 50	152 80								
Roma	via Calais	263 85	184 80	188 25	129 85	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	257 75	180 30								
Napoli	via Calais	294 80	206 50	220 60	152 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne . .	288 70	202 —								
Brindisi, Via Napoli	via Calais	325 85	228 20	250 25	173 25	543 25	399 30	6 mesi (*)	—	—	—
	via Boul.	319 75	223 70								
Brindisi, Via Bolog.	via Calais	302 65	211 95	227 05	157 —	525 45	386 80	6 mesi	—	—	—
	via Boul.	296 55	207 45								

OSSERVAZIONI.

Biglietti semplici.

(1) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta.

Per diritto del bollo fr. 0.10 per i biglietti al disopra di 10 franchi.

(2) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi, che valgono per 20 giorni.

Biglietti d'Andata e Ritorno.

(3) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta.

(*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capo-stazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo, nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli, ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia.

(**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa ed Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via.— Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto.

(4) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI	1a e 2a CLASSE	1a e 2a CLASSE (Via Folkestone)	1a e 2a CLASSE (*)	1a e 2a CLASSE (***)		Treno di lusso PENINSULAR-EXPRESS settimanale il venerdì part. da LONDRA (1)
Londres Ch.-Cross Par.	9 — a.	10 — a.	11 — antim.	9 — p.		9 — p.
Londres Victoria . . —	9 — a.		11 — antim.	9 — p.		9 — p.
Douvres . . . . —	10 55 a.		1 — pomer.	11 — p.		11 — p.
Calais-M. (*Buffet*) (ora di Greenwich) . Arr.	12 15 a.		2 20 pomer.	12 20 a.		12 20 p.
	Déjeun.					
Calais-M. (ora francese) . Par.	1 — p.		3 — pomer.	1 19 a.		1 — a.
Boulogne-Gare (*Buffet*) Arr.	1 39 p.	2 18 p.	—	1 59 a.		—
Boulogne-Gare (*Buffet*) Par.	1 41 p.	2 23 p.	—	2 01 a.		—
Amiens (*Buffet*) . Arr.	3 14 p.	3 59 p	5 12 pomer.	3 41 a.		3 — a.
Amiens (*Buffet*) . Par.	3 19 p.	4 04 p.	5 17 pomer.	3 46 a.		3 05 a.
Paris-Nord (*Buffet*) Arr.	5 — p.	5 40 p.	7 — pomer.	5 38 a.		Per la grande cintura
	Pranzo					
Paris-Nord (*Buffet*) Par.	*Vagon-Restaurant*		7 44 pomer.	6 44 a.		
Paris-Lyon (*Buffet*) Arr.			8 24 pomer.	7 45 a.		
	(B) 1a e 2a classe		1a e 2a classe	1a cl.	1a 2a cl.	
Paris-Lyon (*Buffet*) Par.	8 55 p.		9 10 p.	9 25 a.	2 15 p.	
Dijon . . . . Arr.	1 52 a.		2 24 a.	2 03 p.	7 13 p.	9 49 a.
Genève . . . . —	»		8 51 a.	11 47 p.	—	—
Aix-les-Bains . . . . —	6 31 a.		7 58 a.	10 45 p.	12 27 a.	2 14 p.
Chambéry . . . . . . —	6 55 a.		8 31 a.	11 24 p.	12 50 a.	2 35 p.
Modane . . . . —	9 43 a.		1 38 p.		3 36 a.	5 18 p.
Torino (ora dell'Europa centrale (2). . . Arr.	2 20 p.		6 40 p.	—	8 10 a.	9 33 p.
Torino . . . . Par.	2 40 p.		7 55 p.	—	8 45 a.	
Novara . . . . Arr.	4 36 p.		9 51 p.	—	10 42 a.	
Milano . . . . Arr.	5 35 p.		11 05 p.	—	11 40 a.	
					1a 2a cl.	
Torino . . . . Par.	2 45 p.		8 10 p.	—	8 40 a.	
Genova . . . . Arr.	6 18 p.		11 18 p.	—	12 » p.	
San-Remo . . . —	11 22 p.		8 43 a.	—	4 37 p.	
Pisa . . . . —	10 55 p.		4 27 a.	—	4 45 p.	
Firenze . . . . —	12 45 a.		7 30 a.	—	7 05 p.	
Livorno . . . . —	11 45 p.		5 32 a.	—	5 55 p.	
Roma . . . . —	6 40 a.		10 33 a.	—	11 30 p.	
Napoli . . . . —	1 36 p.		6 30 p.	—	7 10 a.	
Brindisi . . . . —	»		»	—	6 10 p.	
Torino . . . . Par.	2 45 p.		7 05 p.	—	8 40 a.	9 43 p.
Alessandria . . . . Arr.	4 16 p.		8 55 p.	—	10 13 a.	11 11 p.
Bologna . . . . —			2 10 a.	—	2 50 p.	3 22 a.
Ancona . . . . —	—		6 52 a.	—	11 » p.	7 06 a.
Brindisi . . . . —	—		10 17 p.	—	11 » a.	5 35 p.
Firenze . . . . —	—		6 10 a.	—	6 03 p.	Arrivo a Brindisi la domenica
Roma . . . . —	—		12 50 p.	—	11 25 p.	
Napoli . . . . Arr.	—		6 30 p.	—	7 10 a.	

RITORNO

STAZIONI	1a e 2a CLASSE	1a e 2a CLASSE		1a e 2a CLASSE	
Napoli. (ora dell'Europa centrale (2) . . Par.	8 20 a.	—	—	2 55 p.	
Roma . . . . —	2 30 p.	—	—	11 10 p.	
Firenze . . . . —	9 10 p.	—	—	6 10 a.	
Brindisi . . . . —	6 10 a.	—	—	5 35 p.	
Ancona . . . . —	8 22 p.	—	—	5 35 a.	
Bologna . . . . —	1 35 a.	—	—	10 30 a.	
Alessandria . . . . . —	6 38 a.	8 38 a.	10 54 a.	5 12 p.	
Torino . . . . Arr.	8 30 a.	10 13 a.	12 35 p.	7 03 p.	
Brindisi . . . . . . Par.	—	—		9 40 a.	
Napoli . . . . —	8 20 a.	2 55 p.		11 15 p.	
Roma . . . . —	2 40 p.	8 50 p.	10 17 p.	8 — a.	
Livorno . . . . —	9 35 p.	»	4 10 a.	1 45 p.	
Firenze . . . . —	8 20 p.	»	»	11 40 a.	
Pisa . . . . —	10 32 p.	2 52 a.	4 52 a.	2 22 p.	
San-Remo . . . —	6 59 p.	»	3 33 a.	1 42 p.	
Genova . . . . —	2 45 a.	6 35 a.	8 52 a.	6 55 p.	
Torino . . . . Arr.	7 45 a.	10 13 a.	12 35 p.	10 40 p.	
Milano . . . . Par.	1 50 a.	10 40 a.		8 10 p.	
Novara . . . . —	4 30 a.	11 40 a.		9 09 p.	
Torino . . . . Arr.	8 25 a.	1 40 p.		11 02 p.	
Torino . . . . Par.	8 50 a.	220 p.		11 25 p.	—
Modane (ora franc.) . —	12 19 p.	5 26 p.		2 29 a.	—
Chambéry . . . . . . —	8 42 p.	8 13 p.		5 01 a.	—
Aix-les-Bains . . . . —	4 14 p.	8 38 p.		5 27 a.	—
Genève . . . . —	2 45 p.	7 18 p.		4 14 a.	—
Dijon . . . . —	11 20 p.	1 42 a.		11 40 a.	1 12 p.
Paris-Lyon (*Buffet*) Arr.	5 08 a.	6 50 a.		5 44 p.	5 59 p.
Paris-Lyon (*Buffet*) Par.	7 35 antim.			6 57 p.	
Paris-Nord (*Buffet*) Arr.	8 37 antim.			7 49 p.	
	A) 1a, 2a classe	1a 2a cl.	*Déjeun.* 1a 2a cl.	*Pranzo* (**) 1a, 2a, 3	
Paris-Nord (*Buffet*) Par.	9 — antim.	10 30 a.	11 50 a.	9 — p.	
Amiens (*Buffet*) . Arr.	10 40 antim.	12 06 p.	1 25 p.	10 47 p.	
Amiens (*Buffet*) . Par.	10 45 antim.	12 26 p.	1 30 p.	10 52 p.	
Boulogne-Gare (*Buffet*) Arr.	12 18 pomer.	2 — p.	»	12 34 a.	
Boulogne-Gare (*Buffet*) Par.	12 20 pomer.	2 03 p.	»	12 36 a.	
Calais-M. (*Buffet*) (ora francese) . Arr.	1 » pomer.	Via Folkestone	3 40 p.	1 20 a.	
Calais-M. (ora di Greenwich) . Par.	1 11 pomer.		3 45 p.	1 35 a.	
Douvres . . . . —	3 05 pomer.		5 45 p.	3 45 a.	
Londres Victoria . Arr.	4 50 pomer.		7 30 p.	5 40 a.	
Londres Ch.-Cross Arr.	4 55 pomer.	6 — p.	7 35 p.	5 40 a.	

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura. (2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSERVAZIONI. — *Viaggiatori.* — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende viaggiatori di 3a classe da Parigi per Boulogne, Calais e l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori di 3a classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne. (A) Questo treno non prende i viaggiatori di 2a classe che per Calais e l'Inghilterra. (B) Il treno che parte da Parigi-Lione alle 8.55 pom. non prende a Parigi in 2a classe che i viaggiatori a destinazione oltre Culoz in direzione di Modane e dell'Italia — *Nota importante.* I treni che partono da Parigi-Nord per Londra alle 9 a. e alle 9 p. e quelli che partono da Londra per Parigi-Nord alle 9 a. e alle 9 p., prendono viaggiatori per Boulogne e Boulogne Tintelleries. — *Vetture dirette da Calais verso P.-L.-M.* Una vettura lits-salon e di 1a classe ed una vettura di 2a classe vanno direttamente da Calais a Milano col treno che parte da Calais alle 3 p e da Parigi-Lione alle 8.55 p. — *Da P.-L.-M. verso Calais.* Una vettura lits-salon e di prima classe ed una vettura di seconda classe vanno direttamente da Milano a Calais col treno partente da Milano alle 10.40 a. e da Parigi-Nord alle 9 a.

TORINO, 1896 — Tip. Lit. CAMILLA E BERTOLERO di NATALE BERTOLERO, Via Ospedale, 18.

ANNO XXIX. Sabato, 19 Dicembre 1896 NUM. 51.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi **50**
» arretrato » **60**

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 80 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze. 13 — Torino

RESOCONTO STATISTICO
DEL COMMERCIO E DELLA NAVIGAZIONE DI GENOVA

Anno 1895 e confronto col 1894

Dalla Camera di Commercio ed Arti di Genova abbiamo ricevuto il RESOCONTO STATISTICO DEL COMMERCIO E DELLA NAVIGAZIONE DI GENOVA per l'ANNO 1895 IN CONFRONTO COL 1894.

Come di consueto (1) riporteremo e riassumeremo, secondo l'opportunità, i punti principali di questo Resoconto statistico accuratissimo ed interessante.

Il RESOCONTO, come sempre, è preceduto dalla ***Relazione sul movimento del Commercio e della Navigazione nell'anno 1893***, la quale fu, come al solito, compilata dalla Commissione di statistica ed approvata dalla Camera di Commercio, nella seduta del 3 novembre 1896 unitamente ai ***Quadri statistici*** che la accompagnano.

I ***Quadri statistici*** sono divisi in due parti:

La ***Parte prima*** comprende il movimento commerciale riguardante le merci sdoganate, d'importazione ed esportazione, quelle in transito uscite per via di mare e per via di terra, le merci uscite dal deposito franco classificate in merci sdoganate, merci riesportate e quelle spedite con bolla a cauzione, il movimento delle merci nei depositi e le merci imbarcate e sbarcate nel porto.

La ***Parte seconda*** contiene il movimento marittimo, le costruzioni navali ed il materiale della marina mercantile nel compartimento.

DALLA RELAZIONE.

COMMERCIO. — Il movimento complessivo del Porto di Genova nell'anno 1895, tra arrivi e partenze, è stato di tonn. 4,330,154 con un aumento in confronto del 1894 di tonn. 332,569. Gli arrivi ascesero a tonn. 3,640,814 con una differenza in più sull'anno 1894 di tonn. 278,417. Le partenze furono di tonn. 689,340 con un aumento, paragonate col 1894, di tonn. 54,152. Nel movimento generale, il commercio internazionale è rappresentato da tonnellate 3,258,303 le quali superano di tonn. 207,554, quelle del 1894; il commercio di cabotaggio da tonn. 1,071,851 con un aumento di tonn. 125,015 sul 1894.

Le merci sdoganate, esportate ed in transito figurano per tonn. 3,129,087 di un valore di L. 557,142,808; ed in confronto col 1894, danno un aumento nel peso di tonn. 110,789, e nel valore una diminuzione di lire 15,312,219.

In questo movimento, le merci sdoganate sono rappresentate da tonn. 2,696,200 per un valore di L. 365,400,726 che in confronto col 1894, danno, nel peso, un aumento di tonn. 69,275 e nel valore una diminuzione di lire 16,386,891; le merci esportate sono state di tonn. 143,508 del valore di L. 138,092,607 con un aumento di tonnellate 4058 ed una diminuzione di L. 5,522,535 paragonate col 1894. Nel transito si ebbe un totale di tonn. 289,379, per un valore di L. 53,655,475 con un aumento di tonnellate 37,456, e di L. 6,597,207.

All'aumento del peso delle merci sdoganate parteciparono tutte le Categorie ad eccezione della 6ª (cotone) dell'11ª (pelli) e della 13ª (pietre, terre, ecc.) che diedero invece una diminuzione. Alla diminuzione nel valore delle stesse merci non concorsero le Categorie 3ª (prodotti chimici, profumerie, ecc.), 7ª (lana, crine e peli), 8ª (seta), 9ª (legno e paglia), 14ª (cereali, farine, ecc.), 15ª (animali, prodotti e spoglie di animali), le quali diedero invece un aumento.

Concorsero all'aumento delle quantità delle merci esportate tutte le Categorie, escluse soltanto le Categorie 13ª (pietre, terre, ecc.), 14ª (cereali, farine, ecc.) e 15ª (animali e spoglie di animali) nelle quali si ebbe una diminuzione. Al minor valore verificatosi in queste stesse merci esportate parteciparono soltanto le Categorie 5ª (canapa, lino, juta, ecc.), 8ª (seta), 12ª (minerali, metalli e loro lavori), 13ª (pietre, terre, ecc.), 14ª (cereali, farine, ecc.) e 16ª (oggetti diversi). In tutte le altre Categorie vi fu invece un aumento.

Il servizio ferroviario ha dato nelle stazioni di Genova

(1) Per richiamo ai precedenti *Resoconti degli ultimi quattro anni*, vedi:
Resoconto statistico dell'anno **1891** in confronto del **1890** nei n. 52 e 53 del 1892
» » **1892** » **1891** » 1, 2 e 3 » 18[illegible]
» » **1893** » **1892** » 1 e 2 » 1895
» » **1894** » **1893** » 2 e 3 » 1896

e di Sampierdarena un movimento complessivo di quintali 37,015,589 con un aumento in confronto del 1894 di quintali 6,337,425. Le merci in arrivo furono di quintali 7,395,570 superiori di quint. 2,578,441, paragonate al 1894. Quelle in partenza ascesero a quint. 29,620,019 e così in più dell'anno precedente di quint. 3,758,984.

L'aumento si è verificato in tutte le stazioni, ma più specialmente nelle fermate e nella stazione di Sampierdarena.

Le differenze meritevoli di osservazione che si riscontrano nei principali articoli del movimento complessivo del porto sono quelle che risultano dalle seguenti indicazioni con un cenno dei motivi da cui furono determinate.

Gli articoli principali di commercio sui quali si è riscontrata qualche notevole differenza in paragone del 1894 sono i seguenti: vino, olio d'oliva, olio di cotone, olii minerali, caffè, zucchero, solfato di rame, gomme, resine, sapone, legno e radiche per tinta, canapa greggia, juta greggia, cotone, lana naturale, pelli non lavorate, metalli, carbon fossile, grano, riso, semi oleosi.

Noi riporteremo soltanto le notizie che riguardano le seguenti voci:

Petrolio. — Le importazioni del petrolio americano a seconda delle fatte indagini avrebbero raggiunto n. 319,505 casse del peso netto di quint. 93,295, ed in confronto del 1894, si ebbero casse 237,993 del peso di quint. 69,500 in meno, furono cioè inferiori di due quinti circa. Nessuna importazione in barili. La quantità importata dal Caucaso è stata di quint. 45,519, mentre fu nulla nel 1894. Pertanto complessivamente le importazioni salirono a quintali 138,814, con una diminuzione sul 1894 di quintali 23,900.

Secondo i dati doganali le quantità sdoganate e spedite in transito via di terra sia per lo Stato che per l'estero, sommarono a quint. 113,700 con una differenza in meno paragonate al 1894 di quint. 26,400. Fra le quantità sdoganate quint. 68,237 sono di provenienza americana e quintali 33,766 di provenienza russa.

Olio minerale pesante. — Nell'importazione di quest'olio si nota una leggiera diminuzione di un ottavo circa in confronto del 1894 cioè di quint. 12,215. Si nota però che in detto anno si aveva avuto un aumento sull'anno precedente. La maggiore importazione si ha dagli Stati Uniti d'America, e poi dalla Francia.

Il transito via di mare è stato nullo. Quello via di terra per lo Stato quasi totalmente diretto a Sampierdarena fu di quint. 7199, e leggiermente inferiore rispetto all'anno 1894. Per l'estero è stato di quint. 741, nella quasi totalità diretto alle stazioni di confine svizzero. Fu più di una metà maggiore di quello dell'anno 1894.

Carbonato di piombo. — L'esportazione ascese a quintali 5732, con un aumento di un quarto circa paragonata a quella del 1894. La maggior parte venne diretta nella Turchia Europea.

Nitrato di soda greggio. — La quantità importata nel 1895 è stata più del doppio di quella del 1894, cioè di 98,253 quint. nel 1895 e 46,771 nel 1894. È da notare che in quest'ultimo anno si aveva avuta una notevole diminuzione; a questa circostanza aggiunto il ribasso di prezzo del genere e la maggiore quantità di concime prodotto, si trova la ragione dell'accennata differenza in più. Il nitrato ci giunge quasi in totalità dal Perù.

Solfato di rame. — Quantunque il consumo del solfato di rame specialmente per combattere la peronospora vada sempre aumentando, l'importazione del 1895 in confronto coll'anno precedente è diminuita di quint. 30,628, cioè di due quinti circa, a motivo delle forti quantità che ancora rimanevano in deposito, tenuto conto che nel 1894 si ebbe una importazione assai rilevante. La più grande parte è di provenienza dall'Inghilterra, ed in minore quantità dagli Stati Uniti d'America.

Rottami e scaglie di ferro. — L'importazione è stata di tonn. 71,974; aggiungendovi le quantità introdotte in transito per via di terra nella quasi totalità dirette a Voltri, Pra, Sestri Ponente e Sampierdarena e più specialmente nei due primi Comuni, si ottiene in complesso un'importazione di tonn. 143,996, con un aumento di un quarto circa in confronto del 1894.

Carbon fossile. — L'importazione del carbon fossile diede in confronto del 1894 una lieve diminuzione di tonnellate 132,811 sopra le tonn. 1,814,303 importate nel 1894, nel quale anno si aveva avuto un aumento sull'anno precedente. La quasi totalità è di provenienza dall'Inghilterra, con piroscafi di nazionalità estera, e specialmente da Cardiff, la cui importazione è di circa tre quinte parti, e da Newcastle che vi figura approssimativamente per un terzo.

NAVIGAZIONE. — Il totale dei bastimenti arrivati e partiti sia carichi che vuoti è stato di 11,980, per tonnellate 7,894,598 di cui n. 8788 della portata di tonn. 6,178,727 carichi e n. 3192 per tonn. 1,715,871 vuoti. In confronto col 1894 si ha un aumento di 582 bastimenti e di 362,582 tonnellate. Circa la proporzione tra i bastimenti carichi ed i vuoti risulta che questi ultimi sono stati poco più d'un terzo nel numero, e poco più d'un quarto nel tonnellaggio.

Nel complesso di questo movimento la navigazione internazionale figura per più di tre quarte parti in quanto a tonnellaggio; è superata invece, in quanto al numero dei bastimenti, dal cabotaggio al quale vi è rappresentato da poco meno di due terzi.

Distinguendo tra vela e vapore, si rileva che quest'ultimo sta alla prima come dodici a uno circa per il tonnellaggio; ma per il numero dei bastimenti, i piroscafi di poco superano i velieri. Ciò per il complesso del movimento, che se si tien conto distinto della Navigazione Internazionale da quella di cabotaggio, risulta che in quest'ultimo la vela fu per il numero dei bastimenti quasi il doppio del vapore, ma quest'ultimo è stato approssimativamente quattro volte e mezza maggiore nel tonnellaggio. Per contro nella Navigazione Internazionale, il vapore rappresenta pressochè la totalità del movimento sia rispetto al numero dei piroscafi come e più specialmente per il tonnellaggio.

Confrontata la quantità delle merci arrivate o imbarcate con il tonnellaggio dei bastimenti approdati o partiti, appare che le medesime raggiunsero poco più dei due terzi della stazza totale di questi bastimenti.

Fra le bandiere che presero parte al movimento generale della navigazione primeggia quella Nazionale, sia per il numero di bastimenti che per il tonnellaggio, essendovi rappresentata da un numero di bastimenti maggiore dei due terzi, e per un tonnellaggio di poco inferiore dei due quinti. Questa supremazia si manifesta in ispecie per il cabotaggio e per la vela in cui il naviglio nazionale è in grandissima maggioranza tanto per il numero quanto per la stazza. Invece nella navigazione internazionale e nel vapore, mentre è sempre superiore in quanto al numero dei bastimenti, è vinta invece dalla bandiera inglese nel tonnellaggio. Alla bandiera nazionale segue la anzidetta inglese che ha una primaria importanza fra tutte le bandiere estere, e poco si discosta da quella nazionale. In confronto con la totalità del movimento, la medesima ha raggiunto la sesta parte in quanto al numero dei navigli, ed un terzo rispetto al tonnellaggio, e più specialmente emerge come si disse sia nella navigazione internazionale nella quale rappresenta poco meno di due quinti del tonnellaggio totale, mentre la bandiera nazionale non vi ha raggiunto la terza parte, sia nel vapore, che ebbe un tonnellaggio di poco meno dei tre ottavi di quello totale, superando di tonn. 123,000 circa il tonnellaggio della bandiera italiana.

Vengono dopo in ordine di importanza le bandiere germanica, austriaca, olandese, ellenica, norvegese, francese e spagnuola, ed altre in minori proporzioni.

I bastimenti inscritti a questo Dipartimento marittimo al 31 dicembre 1895, salirono a n. 688 con una portata complessiva di tonn. 341,985, di cui n. 546 di tonnellate 218,902 a vela e n. 142 di tonn. 123,083 a vapore, con una diminuzione in confronto del 1894 di n. 4 bastimenti a vela ed un aumento di tonn. 1598, ed un aumento di n. 9 bastimenti a vapore di tonn. 6560, e così nel complesso si hanno in più n. 5 bastimenti e tonn. 8158.

Nel 1895 le costruzioni navali sono state per la vela in numero di 11 della portata di tonn. 295, e per il vapore in numero di 19 di tonn. 1399, e così in complesso n. 30 della portata di tonn. 1694, che superarono di 13 le costruzioni del 1894, ma furono per contro nella portata inferiore di tonn. 2624.

Delle anzidette costruzioni, tre a vapore sono di una portata tra le 300 e le 400 tonn., le altre tutte sono inferiori alle 200 tonn. Nessuna costruzione si è verificata nei Cantieri di Arenzano, Voltri, Foce e Prà: e la maggior quantità per tonnellaggio venne effettuata nei Cantieri di Sestri Ponente.

La Commissione: ARPE — FORNI — PASTORE — STURLESE.

La Relazione è approvata all'unanimità, e la Camera ne ordina la stampa unitamente ai Quadri Statistici che la accompagnano. *Il Presidente:* P. SOLARI.

LE FERROVIE ECONOMICHE IN INGHILTERRA

Ora che è stata approvata da noi la legge sulle Ferrovie economiche e Tramvie, ci sembra interessante e di attualità il seguente articolo del signor W. M. Acworth, competentissimo in materia ferroviaria, che riflette appunto la legge votata in Inghilterra per le ferrovie economiche (*Light railways*).

Il progetto di legge sulle ferrovie economiche in Inghilterra ha ricevuto la sanzione reale il 14 agosto ultimo scorso. Quantunque, nei suoi grandi tratti, la legge definitiva non differisca guari dal progetto primitivo, l'argomento è di un'importanza tale, ed i cambiamenti fatti al progetto segnano così bene la tendenza della legislazione attuale in questo paese, che crediamo utile di occuparci tuttavia della questione. In primo luogo, il principio dell'intervento del Governo è esteso. Le ferrovie economiche saranno esenti dalle tasse sui viaggiatori che pagano le ferrovie ordinarie. I poteri pubblici potranno accordare dei sussidi non soltanto alle linee aventi per scopo di favorire l'agricoltura o la pesca, come si proponeva in origine, ma ancora alle linee che possono aiutare lo sviluppo od il mantenimento di una determinata industria. Inoltre, l'interesse dei fondi prestati dallo Stato è ridotto al 3 1/8 per cento.

In secondo luogo, malgrado una vivissima opposizione alla Camera dei Comuni, le Autorità locali delle contee, distretti e città, sono riuscite ad ottenere il diritto, sia di costrurre ed esercitare esse stesse delle linee economiche, sia, se esse lo preferiscono, di sottoscrivere o prestare dei fondi alle Compagnie ferroviarie economiche. Vi è un caso in cui le Autorità locali hanno una posizione affatto particolarmente privilegiata, poichè, mentre se si tratta d'una Compagnia richiedente concessioni, il rifiuto di approvazione dei Commissari per le ferrovie economiche è definitivo, un'Autorità locale avrà sempre il diritto di appellarsi il « Board of Trade ».

D'altra parte, una Autorità locale che desidera costruire ed esercitare essa stessa una linea, deve fare essa stessa la totalità dei fondi; le anticipazioni fatte dal Tesoro, sia sotto forma di sussidio, sia sotto forma di prestito, non potendo essere accordate che ad una Compagnia. La legge vigila pure con cura affinchè nessuna Autorità locale non si impegni leggermente in una impresa così nuova come la gestione di una ferrovia. La risoluzione di costruire e di esercitare o di sussidiare una linea non è valevole che quando è presa a maggioranza dei due terzi dei membri presenti in una riunione convocata almeno un mese prima; ogni somma prestata per l'impianto di una linea ferroviaria deve essere rimborsata al più tardi in 60 anni; trimestralmente si devono avvertire i contribuenti quale porzione della tassa totale è destinata a coprire le spese fatte per una linea.

Secondo un'altra disposizione di questo stesso capitolo, il Tesoro può, quando accorda il suo intervento ad una Compagnia di ferrovia economica, stipulare che le Autorità locali non potranno tassare la linea ad un valore superiore a quello che avevano i terreni prima della sua costruzione.

Le disposizioni relative all'acquisto del suolo necessario all'intrapresa riflettono le tendenze attuali, insistendo più sui doveri che sui diritti del proprietario fondiario. Prima di concedere ad una linea il soccorso dello Stato, il Tesoro deve assicurarsi che « coll'abbandono di terreni od altrimenti, i proprietari fondiari hanno dato tutta l'assistenza ragionevole in loro potere ».

Una disposizione importantissima permette, per la prima volta, al perito di dedurre dal valore delle terre espropriate « il maggior valore che l'impianto della linea progettata potrà conferire agli altri terreni contigui appartenenti allo stesso proprietario ». Inoltre le formalità di espropriazione sono semplificate e rese meno costose.

Da questo punto di vista, la legge sembra portare delle modificazioni importanti alla legge generale, ma le sue disposizioni sono lungi dall'essere chiare, ed i termini della sezione 11 ci sembrano essere così poco in concordanza con quelle delle sezioni 12, 13 e 14, che esitiamo, per ora, ad esprimere una opinione sulla loro portata e sul loro effetto.

Restano ancora da notare due o tre punti. Per una disposizione introdotta a richiesta delle Compagnie ferroviarie esistenti, « il raccordamento di una ferrovia economica con una ferrovia esistente non dovrà, per quanto è ragionevolmente pratico, riguardare le vie che servono al movimento dei viaggiatori ». Altre disposizioni nuove stipulano che nessuna ferrovia economica non potrà obbligare la distruzione o causare dei danni ad un fabbricato od altro di interesse storico, nè deturpare un sito naturale.

Resta ora al « Board of Trade » il fissare la procedura da seguire per domandare l'autorizzazione di costruire una linea economica, (speriamo che questa procedura sarà più semplice e meno costosa che la procedura attuale), ed ai commissari delle ferrovie economiche ed al « Board of Trade » a dare qualche indicazione sulle condizioni tecniche che si propongono d'imporre. In ciò che concerne questo punto, queste due autorità hanno piena libertà d'azione poichè le leggi che regolano le questioni di sicurezza e che sono designate sotto il nome di « Railway Regulation Acts » non si applicano alle nuove linee economiche.

Disgraziatamente, la nuova legge dichiara che le disposizioni legali regolanti le questioni delle tariffe e d'esercizio commerciale e conosciute sotto il nome di « Traffic Acts », saranno applicabili alle imprese di linee economiche, alle quali tuttavia non si applicano guari, e noi ne diamo immediatamente due esempi.

Il « Traffic Act » del 1854 permette di obbligare una linea locale senza importanza alcuna a fissare dei prezzi per il trasporto diretto dei viaggiatori e delle merci verso tutte le stazioni delle Isole Britanniche, e, secondo il « Traffic Act » del 1894, una nuova Compagnia sarà esposta a procedimenti se, dopo avere, durante il 1° trimestre, applicato a titolo di esperimento delle tariffe bassissime al trasporto delle merci e dei viaggiatori, essa si trova costretta, per coprire le spese, di elevare queste tariffe. Insomma v'è ragione, malgrado tutto, di sperare che questa nuova legge sarà profittevole al paese.

I giornali locali sono pieni di polemiche e di progetti relativi alle linee economiche e, quando quelli che dirigono l'opinione pubblica nella loro regione vi rientreranno nelle vacanze estive, noi vedremo certamente sorgere nelle diverse parti del Paese un movimento notevole

Diggià la questione è stata sollevata in Iscozia sotto una forma interessante. La Compagnia del « Great North of Scotland » è una Compagnia piccola, ma molto energica, che esercita circa 400 miglia (644 chilometri) di linee nella contea fertile, ma montuosa, di Aberdeen, sulla costa nord-est della Scozia. I suoi alti funzionari hanno recentemente

fatto un viaggio in Europa per studiare lo sviluppo delle linee economiche del Continente; questo viaggio ha avuto questo risultato, che la Compagnia si è dichiarata pronta ad intraprendere la costruzione di molte linee economiche aventi per centro Aberdeen. Ma, per la sua posizione geografica, Aberdeen è una città che non è facilmente adatta ad essere un centro ferroviario. Allo scopo di avere per le linee progettate un accesso conveniente senza spese esagerate, la Compagnia suddetta si è intesa colla Compagnia dei trams esistente per riscattare la sua concessione se il Parlamento ne accordava l'autorizzazione. Ora si può dire, senza tema d'ingannarsi, che quest'autorizzazione non sarà concessa se il Consiglio municipale di Aberdeen si oppone. L'opinione pubblica ad Aberdeen si è naturalmente assai occupata della questione.

Da una parte, i cittadini non sono disposti a legarsi mani e piedi alla Compagnia ferroviaria; dall'altra, se la Compagnia non ottiene il riscatto delle tramvie, dovranno probabilmente attendere ancora molto tempo le linee economiche di cui hanno tanto bisogno. È impossibile di prevedere come la difficoltà sarà risolta.

STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

Esercizio 1895-96

Relazione del Consiglio d'Amministrazione all'Assemblea generale degli Azionisti, 25 novembre 1896

(Continuazione e fine, vedi N. 50).

Materiale rotabile.

Il Governo avendo messo a disposizione della Società per acquisto di materiale rotabile e d'esercizio sui fondi delle nuove linee complementari per il biennio 1895-97, la somma di un milione di lire, nella quale però trovansi comprese le L. 560,000 rimaste disponibili nel precedente esercizio, fu concretato il relativo programma quasi totale d'impiego nella proposta d'acquisto di N. 200 carri scoperti della portata di 16 tonnellate.

Detto programma, essendo stato approvato alla fine di maggio u. s., vennero tosto indette le gare fra Ditte Nazionali e le relative consegne saranno effettuate nel venturo anno.

Sulla anziaccennata somma di un milione venne soltanto riservata la cifra di L. 100,000 per alcuni lavori urgenti nelle Officine di Torino e di Napoli e per acquisto di macchine-utensili, fra cui specialmente torni da ruote.

Anche in questo esercizio, in seguito all'autorizzazione derivante dalla legge del Bilancio di imputare al terzo Fondo di Riserva le spese di migliorie di tipo in occasione di rinnovamenti di materiale mobile, si potè far luogo ad una rinnovazione di rotabili che altrimenti, per la nota deficienza dei fondi della Cassa Aumenti Patrimoniali, non sarebbe stato possibile di effettuare.

E poichè il fondo di un milione, di cui sopra è parola, era stato impiegato in acquisto di carri, si ravvisò opportuno, per far fronte ai crescenti bisogni della trazione, di dare una maggior estensione alla rinnovazione di locomotive, provvedendo macchine di grande potenza in sostituzione di quelle di tipo antiquato da demolirsi e procedendo altresì alla rinnovazione anticipata di due locomotive appartenenti ad un tipo assai poco conveniente.

Oltre a ciò si fece luogo pure alla rinnovazione anticipata di tre carrozze e di 100 carri scelti fra i gruppi di costruzione più antica e di tipo meno adatto alle esigenze odierne.

Il programma, che venne quindi concretato ed approvato dal Governo, comprendeva il seguente materiale:

N. 16 locom. a 8 ruote accopp. — gruppo 4201-4500
» 8 » a 6 » » Compound, 3801-2900.
» 12 carrozze di prima classe.
» 12 » miste di prima e seconda classe.
» 16 » di seconda classe.
» 12 » di terza classe con ritirata.
» 18 » di terza classe ordinarie.
» 50 carri coperti a due assi per trasporto merci — Serie H[ro] e H[c].
» 49 carri scoperti da 16 tonnellate, per trasporto carbone — Serie L[r] e L.
» 1 carro a due carrelli, a due assi ciascuno, per trasporto massi fino ad un peso indivisibile di 40 tonnellate.

Allo scopo poi di estendere sempre più il sistema della illuminazione elettrica delle vetture, sistema che incontra il gradimento del pubblico, tutte le 40 carrozze delle classi superiori vennero provviste degli apparecchi per l'illuminazione elettrica, con che riescirà possibile di assicurare lo stabile funzionamento del sistema medesimo sui nostri principali treni diretti.

Le gare relative al materiale sopra indicato vennero limitate alla sola industria nazionale ed ebbero luogo ripartitamente nei mesi di marzo, aprile e giugno u. s., cosicchè le consegne avranno luogo nel prossimo anno.

La spesa totale periziata per detta rinnovazione è di L. 3,725,000 circa, e la quota a carico della nostra Società ascende alla cospicua cifra di quasi seicento mila lire.

Ma le lagnanze che il commercio ha ripetuto anche quest'anno a dati periodi, nonostante gli sforzi più grandi fatti dalla Società per utilizzare nel miglior modo il materiale posto a sua disposizione, ammoniscono che il materiale stesso non si può ritenere bastevole, massime di fronte all'incremento del traffico che si è verificato nell'esercizio 1895-96, e che giova credere sia per mantenersi.

Affinchè il materiale rotabile possa essere sempre, per quantità e per qualità proporzionato ai bisogni del traffico, come i contratti d'esercizio ne davano affidamento, occorrerebbero sacrifici finanziari cui la Cassa per gli Aumenti Patrimoniali non basta, e questo la Società non ha mai tralasciato di far presente al Governo.

Contenzioso.

L'anno scorso ebbesi a ricordare come delle cause portate avanti il Collegio Arbitrale, creato colla legge del 27 aprile 1885, una sola rimanesse viva, quella per l'incorporamento della linea Succursale dei Giovi nella Rete principale.

La causa, decisa favorevolmente alla Società con sentenza 13 gennaio 1891, era stata poco dopo appellata dal Governo, ma è poi sempre rimasta giacente nella speranza di un amichevole componimento, tanto più che la depressione occorsa in quegli anni nei prodotti del traffico aveva reso meno importante la questione.

Nell'ultimo esercizio Governo e Società risolsero di provocarne la decisione anche in appello, e la Corte d'Appello di Roma, con sentenza del luglio u. s,, ebbe a riformare quella del Collegio Arbitrale, decidendo che l'incorporazione abbia luogo giusta l'art. 75 e non giusta l'art. 74 del Capitolato d'esercizio.

Nella fiducia che il traffico continui, negli anni prossimi, il miglioramento dimostrato da ultimo, si è disposto perchè contro la sentenza d'appello si esperisca il ricorso alla Cassazione.

L'altra causa, per la concessione della Varese-Porto Ceresio, di cui si fece menzione speciale nella precedente Relazione e che fu dalla Società Nord-Milano perduta anche in appello, trovasi ora deferita da questa alla Cassazione.

Nell'allegato *B* sono riunite le più importanti sentenze su questioni diverse.

BILANCIO.

Dal prodotto di L. 122,993,698.96, ricavato dall'esercizio della Rete principale, debbono, come ben sapete, dedursi le seguenti quote:

Sul prodotto iniziale di L. 119,544,942.35 il 27 1|2 per cento allo Stato ed il 10 0|0 pel corrispettivo dell'uso del materiale rotabile e pei fondi di previdenza;

Sul prodotto oltre l'iniziale, cioè sulla rimanente somma di L. 3,448,756.61, il 28 0|0 allo Stato, ed il 16 0|0 ai fondi di previdenza.

Rimane così alla Società il 62 1|2 0|0 del prodotto iniziale ed il 56 0|0 dell'eccedenza, cioè, in complesso, L. 76,646,892.67.

Per la Rete secondaria poi, la metà del prodotto lordo, cioè L. 3,049,224.89, più il corrispettivo fisso di L. 3000 per chilometro di lunghezza virtuale, che ammontò a lire 4,664,133.20, fruttarono insieme L. 7,713,358.09.

Ai suddetti cespiti aggiungendo gl'introiti a rimborso di spesa, nella somma di L. 2,417,113.11, e taluni compensi ammontanti a L. 80,373.43, si ottiene la nostra quota di prodotto lordo delle Reti riunite, la quale raggiunse lire 86,857,737.30.

Contrapponendo a tale prodotto la somma ammontare delle spese proprie dell'esercizio, di L. 85,040,821.29, ci risulta un saldo attivo di L. 1,816,916.01.

La nostra liquidazione generale dell'anno 1895-96, oltre alle suindicate L. 1,816,916.01, porta il corrispettivo di L. 7,820,000, assegnatoci dall'art. 23 del Contratto, per l'uso del materiale rotabile; l'utile dell'esercizio delle linee Confine-Modane, Roma-Albano-Nettuno, Roma-Viterbo e diramazione Capranica-Ronciglione, Varese-Porto Ceresio e tronco S. Angelo-Conza, ammontante a L. 147,661.27; il fondo di L. 2,564,271.79, caricato al conto delle costruzioni per il servizio delle azioni specialmente emesse per i bisogni delle costruzioni stesse; e il saldo creditore dei proventi diversi, cioè L. 1,391,987.56. Queste diverse partite formano il totale attivo di . . L. 13,740,836.63

Il passivo è poi rappresentato dalle seguenti partite:

Spese dell'Amministrazione Centrale . .	L. 1,859,703.88		
Quota d'ammortizzazione delle spese di fondazione	» 106,436.54		
Imposta di ricchezza mobile	» 1,486,058.39		
Indennizzi per infortunii	» 300,701.06		
Liquidazioni passive diverse	» 465,970.39		
In totale		»	4,218,870.26
che, dedotto dall'attivo, dà l'utile netto dell'esercizio 1895-96 nella somma di		L.	9,521,966.37
alla quale è pure da aggiungere l'avanzo di utili del 1894-95 non distribuiti .		»	105,816.36
il che forma un totale di		L.	9,627,782.73

Ora, a tenore dell'art. 58 dello statuto sociale, vi proponiamo la seguente ripartizione:

Utile netto dell'esercizio 1895 96 .	L.	9,521,966.37
meno 1|20 per il fondo statutario di riserva	»	476,098.32
restano	L.	9,045,868.05
alle azioni il 5 0|0 (N. 360,000 × L. 25) .	»	9,000,000
restano	L.	45,868.05
meno 1|10 per il fondo straordinario di riserva	»	4,586.80 —
restano	L.	41,281.25
meno 1|10 per il Consiglio d'Amministrazione, ecc.	»	4,128.13
restano	L.	37,153.12
Avanzo d'utili netti dell'esercizio 1894-95	»	105,816.36
Rimanenza da riportarsi all'esercizio 1896-97	L.	142,969.48

Quando voi accordiate la vostra approvazione alla detta proposta, il dividendo spettante alle azioni per l'esercizio 1895 96 sarebbe di L. 25. Siccome anche durante lo scorso anno sociale furono pagate L. 20 in acconto dividendo, cioè L. 7.50 al 2 gennaio e L. 12.50 al 1° luglio u. s., resterebbero ancora a pagarsi a saldo L. 5 per ognuna delle 360,000 azioni.

Le riserve ordinaria e straordinaria aumentano in complesso di L. 904,809.91, ivi compresa naturalmente la quota di interessi maturatisi al 30 giugno 1896 sui precedenti fondi di riserva.

Per conseguenza le nostre riserve raggiungono ormai la somma di L. 10,511,478.32.

Il residuo utile di L. 142,969.48 verrebbe riportato, come al solito, all'esercizio 1896-97.

Signori,

Abbiamo l'onore di proporvi:

I. Di approvare il bilancio e la liquidazione dell'esercizio 1895-96;

II. Di fissare in L. 25 il dividendo per ognuna delle 360,000 azioni.

Vi invitiamo poi ad eleggere:

Nove amministratori, dei quali 7 in sostituzione dei signori: Belinzaghi conte Decio; Borghese don Francesco, duca di Bomarzo; Cattaneo comm. Roberto; Durazzo-Pallavicini marchese Giacomo; Di Montagliari marchese Giovanni; Rava comm. Enrico; Sanseverino-Vimercati conte comm. ing. Alfonso, scadenti a termini dell'art. 8 dello statuto e rieleggibili, e due ai posti lasciati vacanti dal compianto presidente comm. Antonio Allievi e dal dimissionario presidente comm. ing. Giovanni Marsaglia;

Cinque sindaci effettivi e due supplenti, secondo il disposto dell'art. 62 dello statuto. I sindaci attuali sono rieleggibili.

INFORMAZIONI PARTICOLARI
DEL *MONITORE*

Ferrovie del Mediterraneo.
(Progetti di lavori).

Sappiamo che l'Amministrazione delle Ferrovie del Mediterraneo ha condotto a termine e presenterà fra giorni il progetto per la stazione d'innesto della linea S. Stefano-Sarzana, nonchè l'altro per l'ampliamento della stazione di Seregno, ridotto questo, pel momento, alle opere più necessarie e indispensabili.

Sappiamo pure che si sta allestendo il progetto pel binario di raccordo fra il porto mercantile di Spezia e la stazione di Valdellora, pel quale ci consta anzi che l'on. Ministro Prinetti ha fatto vivissime sollecitazioni.

><

La numerazione continuativa delle ore nel Belgio.

Siamo informati che il Ministero delle Ferrovie, Poste e Telegrafi del Belgio ha deciso di adottare per i servizi che dipendono dal suo Dicastero, ed a partire dal 1° maggio p. v., il sistema di numerazione continuativa delle ore dalle una alle 24.

><

Progetto di ampliamento della stazione di Salerno.

La Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha sottoposto alla approvazione superiore, il progetto di ampliamento della stazione di Salerno, in dipendenza dello innesto della linea Salerno-San Severino e della attivazione dell'intera linea da Battipaglia a Reggio di Calabria. Il progetto, del quale trattasi, è il risultato degli accordi presi nella conferenza che ebbe luogo il 4 settembre p. p., fra i delegati governativi e sociali, i quali avevano il còmpito di esaminare di quali riduzioni

fosse suscettibile un precedente progetto del luglio 1895, allo scopo di limitarne l'importo riducendo allo stretto necessario per gli attuali bisogni, i lavori di ampliamento che col progetto stesso si proponevano.

Il nuovo progetto contempla i seguenti lavori:

1. Costruzione di una rimessa per n. 16 locomotive;

2. Costruzione di appositi binari per l'accesso alla rimessa, per stazionamento e manovre di locomotive fuori rimessa;

3. Impianto di una piattaforma da 15 metri di diametro e trasporto di quella esistente da metri 7 previa smontatura di quella da metri 11.90;

3. Aggiunta di una vasca da 100 m. c. all'assistente rifornitore;

5. Demolizione dell'attuale rimessa macchine, vicina al fabbricato viaggiatori;

6. Sistemazione ad uso esclusivo del movimento e prolungamento di parecchi fra i binari fronteggianti il fabbricato viaggiatori e costruzione di binari per manovre e deposito di rotabili sul lato a monte della stazione;

7. Costruzione di un marciapiedi fra la terza e la quarta linea di fronte al fabbricato viaggiatori;

8. Riduzione dal 7 al 3 0[0 della livelletta del binario tronco fuori stazione lato Eboli, limitandone la lunghezza utile a m. 250;

9. Sostituzione di un parapetto in ferro a quello in muratura sulla fronte a mare del ponte sull'Irno;

10. Riduzione a piano caricatore coperto per trasbordo merci in transito della esistente rimessa locomotive all'entrata, lato Napoli, della stazione;

11. Prolungamento e sistemazione dell'attuale piano caricatore del bestiame.

La spesa preventivata per la esecuzione delle opere considerate in progetto ammonta in complesso a lire 513.115.74, di cui L. 48,465.74 rappresentano l'importo dell'occorrente materiale metallico di armamento. I lavori di terra, murari e di massicciata saranno eseguiti in appalto mediante licitazione privata; la spesa in opera dell'armamento e dei meccanismi sarà fatta in economia.

L'approvazione del progetto dovrebbe valere anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità per le espropriazioni.

><

Ferrovia Sant'Arcangelo-Urbino.

Ci informano da Forlì che il Consiglio permanente per la tutela degli interessi della ferrovia Sant'Arcangelo-Urbino-Fabriano ha nominato una Commissione composta dei signori avv. Giuseppe Vendemini, avv. professore Francesco Budassi, conte cav. dott. Enrico Stelluti-Scala, prof. dott. Angelo Celli, Deputati al Parlamento; comm. avv. Francesco Ponserini, ing. Raffaello Bilancioni e Stacchini Giovanni, allo scopo di svolgere un'azione presso il Ministero dei Lavori Pubblici atta ad ottenere la sollecita costruzione del tracciato medio della Sant'Arcangelo-Urbino-Fabriano, e comprenderla fra quelle che per prime dovranno essere costruite nel quinquennio 1897-1902.

><

Linea Legnago-Rovigo.

(*Per una stazione con scalo merci a Villabartolomeo*).

Il Municipio di Villabartolomeo, la Camera di Commercio ed Arti di Verona e l'Associazione Agraria di Legnago hanno invocato l'interessamento del Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio e di quello dei Lavori Pubblici per ottenere che in luogo della attuale fermata di Villabartolomeo, sulla linea da Legnago a Rovigo, si provveda alla costruzione di una stazione con scalo merci. Gli interessati affermano che l'industria della lavorazione del trucciolo e della paglia di riso, il commercio della paglia di Salice, del grano, del vino, dei foraggi, ecc., prodotti tutti di una vasta zona di oltre 5000 ettari di superficie, darebbe un più che sufficiente movimento di merci al nuovo scalo, in guisa da compensare le spese che all'uopo si dovranno incontrare.

><

Il bilancio dei Lavori Pubblici.

Il bilancio dei Lavori Pubblici per l'esercizio 1897-98 propone una diminuzione di entrata per costruzione di strade ferrate di L. 381,777.34 ed una diminuzione di spesa di L. 1,890,000 e quindi un minor aggravio di L. 1,508,222.66. La diminuzione che si verifica nell'entrata dipende dall'estinzione col 1896 97 dei contributi spettanti allo Stato per la costruzione del tronco da Fabriano ad Urbino, della linea Sant'Arcangelo-Fabriano e della linea Lecco-Como. La variazione in meno che viene proposta nella spesa è la risultante di aumenti per L. 9,367,095 e di diminuzioni per L. 11,257,095 fra i diversi capitoli della categoria delle costruzioni di strade ferrate a seconda dei bisogni più o meno urgenti dei lavori.

In omaggio a tale principio l'Amministrazione, mentre elimina gli assegni per costruzioni già condotte a compimento e riduce quelli relativi a lavori pei quali, in vista delle somme già autorizzate, sono sufficienti assegnazioni minori di quelle del corrente esercizio, propone i seguenti stanziamenti: L. 1,000,000 per provvedere al compimento e saldo dei lavori relativi alle 19 linee complementari stabiliti dalla legge 24 luglio 1887; lire 1,794,544 per ampliamenti e lavori nelle stazioni d'innesto delle linee complementari in quelle della rete principale; L. 4,517,000 costituenti la prima rata dovuta alle Società delle Strade Ferrate Meridionali e del Mediterraneo pel completamento delle linee Isernia, Campobasso, Roccasecca, Avezzano e Salerno-San Severino; e L. 1,500,000 a titolo di concorso dello Stato nelle spese a carico delle Casse pegli aumenti patrimoniali.

><

Soppressione dell'Ufficio di stralcio delle Ferrovie dell'Alta Italia.

L'Ufficio di stralcio della cessata gestione delle Ferrovie dell'Alta Italia che funzionava a Milano, sarà soppresso col 1° gennaio 1897, e le sue attribuzioni saranno affidate direttamente al R. Ispettorato generale delle Strade Ferrate in Roma.

><

Ferrovie del Mediterraneo.

(*Biglietti d'andata e ritorno per le feste Natalizie e Capo d'anno*).

Nella ricorrenza delle *Feste Natalizie e di Capo d'anno* i biglietti di *andata-ritorno* che verranno distribuiti nei giorni dal 23 al 27 corrente inclusivo, saranno valevoli per il ritorno a tutto il 28, e quelli distribuiti dal 30 corrente al 3 gennaio p. v. inclusivo varranno pel ritorno a tutto il 4 successivo.

><

Modificazioni d'orario sulle linee Empoli-Chiusi ed Asciano-Grosseto.

Per soddisfare alle domande degli interessati, appoggiate dal Ministero dei Lavori Pubblici si attivano da oggi, 19, *in via di esperimento*, le seguenti modificazioni d'orario:

Linea Empoli-Chiusi. — Il treno 1782 merci-viaggiatori, viene classificato omnibus, posticipato di 25 mi-

nuti circa, in partenza da Chiusi ed accelerato in guisa da prendere a Siena la corrispondenza col treno 1784 per Empoli.

Il treno merci con viaggiatori 1781 si trasforma in omnibus e si anticipa di circa 25 minuti in partenza da Siena per Chiusi, dove raggiunge la corrispondenza col direttissimo 1 adriatico. In dipendenza di tali modificazioni si ritoccano gli orari di alcuni altri treni tra Siena e Chiusi.

Linea Asciano-Grosseto. — Il treno misto 796 viene cambiato in omnibus accelerato ed anticipato in modo da metterlo in corrispondenza immediata col 215 a Montepescali, conservandogli la sua attuale coincidenza ad Asciano per Chiusi. Lievi ritocchi vengono arrecati agli altri treni della linea.

><

Biglietti di andata e ritorno da Maglie per Gallipoli ed Otranto.

L'Adriatica, in via di esperimento — per la durata di un anno — ha disposto l'attuazione di biglietti di andata e ritorno delle tre classi da Maglie per Gallipoli ed Otranto.

><

Orario degli Scali di Serravezza, Pietrasanta e Viareggio.

La Mediterranea, accogliendo le istanze all'uopo rivoltele dalla Camera di Commercio di Lucca, ha disposto che sia aumentato di due ore e mezza l'orario degli scali di Serravezza, Pietrasanta e Viareggio.

><

Viaggiatori di terza classe nei treni 2 e 3 tra Napoli e Reggio Calabria.

La Mediterranea ha presentata alla Superiore approvazione la proposta di ammettere nei treni 2 e 3 i viaggiatori di terza classe a tariffa ridotta comprendenti l'intero percorso Reggio o Villa San Giovanni-Napoli, esclusi però i militari e le comitive.

><

L'oliatore automatico sistema Nathan.

Sappiamo che la Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha disposto per l'applicazione dell'oliatore automatico sistema Nathan alle locomotive dei treni diretti, quando si renda necessario sostituire per inservibilità l'attuale oliatore ordinario; salvo adottarne una più larga applicazione quando si avranno disponibili maggiori fondi. Oramai l'adozione dell'oliatore predetto si impone anche in Italia, avendo questo perfezionamento lo scopo importantissimo di garantire la sicurezza del personale di macchina.

><

Ferrovie del Mediterraneo.

(Proposte, progetti, preventivi, ecc., presentati all'approvazione governativa).

La Direzione generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici:

1. Il progetto dei lavori di bonifica della cava di prestito presso la casa cantoniera al chilometro 4.196, fra le stazioni di Sant'Eufemia (biforcazione) e S. Biase, nella ferrovia da *Sant'Eufemia a Catanzaro*, con annesso preventivo di spesa di L. 3400;

2. La proposta per l'impianto di un tratto di chiusura con specchi di legno e colonnette di granito in stazione di Nizza Monferrato, lungo la linea da *Cantalupo a Cavallermaggiore*. La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 1700;

3. Il preventivo della spesa di L. 1300, occorrente per provvedere all'impianto di due rubinetti d'acqua all'estremo morto dei binari principali nella stazione di testa in *Genova P. P*, per la pulizia delle vetture;

4. Il progetto dei lavori occorrenti per la ricostruzione di alcune tratte di muretti a secco, fra le stazioni di Montalto-Chiarone e Capalbio, sulla linea *Roma-Pisa*. La lunghezza complessiva dei muretti da ricostruire è di m. 10,177, e la spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 18,500;

5. La proposta di fornitura a pie' di lavoro di una vasca cilindrica a fondo sferico della capacità di 50 mc. pel nuovo rifornitore da costruirsi nella stazione centrale di *Reggio di Calabria*. La spesa all'uopo preventivata ascende a L. 3270;

6. Il progetto d'impianto di un banchettone a ridosso della scarpata a valle del rilevato Amendola al chilometro 10.921, fra le stazioni di Nicastro e di Feroleto Antico, lungo la linea da *Sant'Eufemia a Catanzaro*, con annesso preventivo di spesa di L. 1750;

7. La proposta per lo sbancamento in due tratti della costa, dal chilometro 23.898 e 23.992, fra le stazioni di Scilla e di Favazzina, nella linea da *Reggio a Castrocucco*. La spesa preventivata per l'esecuzione delle opere, alle quali si propone di provvedere mediante cottimi ed in economia, ascende in complesso a L. 17,300;

8. Il preventivo della spesa di L. 1600, occorrente per provvedere alla livellazione e sistemazione di n. 5 fosse di lavaggio nella rimessa locomotive della *stazione centrale di Napoli*.

><

Ferrovie dell'Adriatico.

(Progetti preventivi, ecc., presentati all'approvazione governativa).

La Direzione Generale delle Strade Ferrate Meridionali ha sottoposto all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici:

1. La proposta per impiantare gli apparecchi elettrici di comando per la manovra dei segnali a disco girevole nelle stazioni di Falconara, Solmona, Faenza, Parma, Rimini, Bari, Brescia, Piacenza, Treviglio, Benevento, Foligno, Orte, Terni, Casarsa, Mestre, Padova e Rovigo; ed i dischi di comando nelle stazioni di Ferrara, Calolzio e Monselice. La spesa all'uopo preventivata ammonta a L. 27,735;

2. La proposta dei lavori e delle provviste occorrenti per il completamento della delimitazione della ferrovia da *Foggia a Manfredonia*. La spesa all'uopo occorrente ascende a L. 3663;

3. La proposta per l'applicazione dell'apparecchio completo per il riscaldamento a vapore sistema Haag a n. 10 locomotive e per l'applicazione della condottura per detto riscaldamento a n. 10 tenders, ad una carrozza-salone ed a n. 50 carri. La spesa preventivata per l'attuazione di una tale proposta ammonta a L. 10,000;

4. Il preventivo della spesa di L. 1705 occorrente per provvedere al completamento della delimitazione della ferrovia da *Foggia a Lucera;*

5. La proposta per l'applicazione di un dischetto-fanale indicativo al deviatoio di allacciamento verso Ancona, fra la prima e la seconda linea, in stazione di Falconara, della ferrovia *Bologna-Otranto;*

6. La proposta per ricostruire il rivestimento interno dei forni da pane esistenti presso le case cantoniere del tronco da *Roma a Montecelio*, nella ferrovia da Roma a Solmona, con annesso preventivo di spesa di L. 1530.

><

Strade Ferrate Secondarie.

Prospetto dei prodotti del traffico avutisi nel primo quadrimestre (1° luglio-30 ottobre) del corrente esercizio finanziario, in confronto di quelli ottenuti nel periodo corrispondente dell'esercizio precedente.

Indicazione delle ferrovie	1° quadrimestre 1896-97	1° quadrimestre 1895-96	Differenza	
Basaluzzo-Frugarolo	3.350	3,578	—	228
Torino-Rivoli	59,004	58,990	+	014
Sassuolo-Modena-Mirandola-San Felice-Finale	117,736	126,614	—	8,878
Napoli-Pozzuoli-Cuma	140,974	149,926	—	8,952
Ferrovie Economiche Biellesi	77,408	73,466	+	3,942
Torino-Ciriè-Lanzo	228.746	229,013	—	267
Fossano-Mondovì	15,779	15,032	+	747
Napoli-Nola-Baiano	127,252	124,315	+	2,937
Ferrovie Secondar. della Sardegna	252,282	259,768	—	7,486
Ferr e Navig. del Lago di Lugano	32,563	35,076	—	2,513
Settimo-Rivarolo-Castellamonte	151,700	160,619	—	8,919
Bergamo-Ponte della Selva	124,574	110,779	+	13,795
Reali Sarde	608,245	563,443	+	44,802
Ferrovie di Reggio dell'Emilia	100,709	101,519	—	810
Santhià-Biella	252,003	269.142	—	17,129
Ferr. Nord-Milano	1,106,576	1,079.752	+	26,824
Novara-Seregno	207,047	194,191	+	12,856
Poggibonsi-Colle	19,690	17,880	+	1,810
Arezzo-Stia	53,648	60,176	—	6,528
Cividale-Portogruaro	106,702	97,638	+	9,064
Bologna-Portomaggiore-Massalombarda	101,897	124,016	—	22,119
Parma-Suzzara	53,828	57,812	—	3,984
Torre-Arsiero	52,794	59,349	—	6,555
Conegliano-Vittorio	32,249	36,327	—	4,078
Padova-Montebelluna	56,517	61,116	—	5,401
Treviso-Vicenza e Padova-Bassano	252,404	290,398	—	37,994
Vicenza Schio	136,469	136,658	—	189
Suzzara-Ferrara	110,181	116,813	—	6,632

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato ha dato il suo parere sui seguenti affari concernenti il servizio delle Strade Ferrate:

1. Su di un atto di transazione concordato dalla Amministrazione governativa colla Impresa Valenzasca a definizione delle controversie sorte a riguardo dei lavori di costruzione del tronco da Fornovo a Solignano, lungo la ferrovia da Parma a Spezia;

2. Sugli atti di collaudo e di liquidazione finale dei lavori di consolidamento occorsi al ponte sul Mincio presso Mantova, di uso promiscuo della ferrovia Mantova-Legnago e di una strada militare, ed eseguiti dalla Impresa Vellani, nonchè sulla domanda della Impresa stessa per maggiori compensi in dipendenza della esecuzione dei lavori medesimi;

3. Sugli atti di collaudo definitivo della fornitura di ghiaia eseguita dalla Impresa Paltrinieri Alfonso, per l'ampliamento della stazione di Brescia, in dipendenza dell'innesto nella medesima della linea Parma-Brescia-Iseo;

4. Circa la applicabilità della multa contrattuale a carico della Società esercente le ferrovie del Mediterraneo per ritardata esecuzione dei lavori della nuova stazione di Saluzzo, lungo la ferrovia da Cuneo a Saluzzo;

5. Sugli atti di collaudo e di liquidazione finale della fornitura dei meccanismi fissi occorsi per le stazioni di Cosenza-Casali, Pedace e Pietrafitta, della linea Cosenza-Nocera Tirrena, fatta dalla Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche di Padova; e circa la applicabilità della multa contrattuale a carico della Società stessa, per ritardo da essa frapposto nel compimento della fornitura medesima.

Il Consiglio di Stato ha manifestato l'avviso che anche agli effetti della dichiarazione di pubblica utilità, possano approvarsi i progetti ferroviari seguenti:

a) Progetto della Direzione Generale delle Strade Ferrate Meridionali concernente il rialzamento della livelletta fra i chilometri 249.800 e 250.667, all'attuale attraversamento del fosso Fonte di Mare sulla linea ferroviaria Bologna-Otranto. La spesa preventivata per la esecuzione delle opere relative ascende a L. 20,650;

b) Altro progetto della preindicata Direzione Generale delle Ferrovie Meridionali relativo alla esecuzione di lavori di ampliamento nella fermata di Levada, della ferrovia Belluno-Feltre-Treviso, con annesso preventivo di spesa di L. 5900;

c) Progetto della Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo per la esecuzione di lavori di consolidamento alla sponda destra del torrente Savolano, presso il ponte della via dell'Ajone, nella ferrovia da Roma a Pisa. La spesa all'uopo preventivata ammonta a lire 2100;

d) Altro progetto della predetta Direzione Generale delle Ferrovie del Mediterraneo relativo all'impianto di una scogliera a difesa del fiume Basento, nella ferrovia da Eboli a Metaponto, con preventivo di spesa di lire 17,000.

><

Tariffe ferroviarie italiane.

La Direzione Generale delle Strade Ferrate Meridionali, di accordo con quelle delle Ferrovie del Mediterraneo e della Sicilia, ha presentato alla approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici, formale proposta di modificazione all'articolo 107 delle tariffe ed agli articoli 8 e 9, rispettivamente 9 e 10, delle condizioni generali per l'applicazione delle tariffe speciali comuni e locali; e di riduzione dei pesi minimi stabiliti per alcune merci.

—

La Mediterranea ha sottoposto, con parere favorevole, al Ministero dei Lavori Pubblici una domanda della Ditta C. L. Rodolfo, allo scopo di ottenere che le venga rinnovata per un altro anno, a cominciare dal 1° gennaio p. v. ed alle stesse condizioni, la concessione scadente col 31 corrente, fattale per i suoi trasporti di ghiaia e calce a vagone completo in partenza dalla stazione di Arona, per diverse altre di quella rete.

—

La Mediterranea ha rassegnato al Ministero dei Lavori Pubblici la proposta perchè sia accolta una domanda delle

Ditte consociate Carlo Palli e Figlio e Francesco Del Bo e Figlio, intesa ad ottenere la rinnovazione per un altro anno, ed alle stesse condizioni, con estensione anche ai trasporti diretti a Rogoredo, della concessione loro accordata pei trasporti di laterizi da Bressana Argine e da Bressana Bottarone per Milano P. G., Milano P. T. e Milano Piazza Castello, che viene a scadere col 31 dicembre corrente.

—

Il Ministero del Tesoro, d'accordo con quello delle Finanze, ha ammesso:

a) che alla Ditta Innocenzo Spiritigliozzi sia concesso, per i suoi trasporti a carro completo di calce in sacchi o botti od alla rinfusa col telone, in partenza da Formia e destinazione a Cassino ed Aquino, il prezzo di L. 0.03264 per tonnellata e chilometro, oltre al diritto fisso normale, con vincolo di un traffico minimo annuale di 500 tonn.;

b) l'estensione alla Ditta Danzas e Comp. di Basilea delle agevolezze già accordate alla Ditta Lepetit-Dolphus e Gauner, sui prezzi pel trasporto a carro completo dell'estratto di legno di castagno, in partenza da Garessio e destinazione all'estero, via Modane, Ventimiglia, Pino e Chiasso;

c) la rinnovazione della concessione fatta alla Società Italiana di cementi e calci di Bergamo, delle agevolazioni relative al trasporto in ferrovia dei suoi prodotti;

d) alla rinnovazione, a partire dal 1° ottobre u. s., ed alle medesime condizioni già vigenti, della concessione Candiani ed Elena pel trasporto di laterizi;

e) la convenzione colla Ditta De Mas Guglielmo di Venezia, per la quale è fatta alla Ditta stessa la cessione gratuita di tutto il ceneraccio che si produce nella stazione di Venezia, a condizione che si obblighi di trasportare a pagamento, con l'applicazione dei prezzi della tariffa speciale 123 *F*, alla stazione di Vittorio ed altre più lontane;

f) la rinnovazione della concessione di cui fruiva la Ditta Laquai per i suoi trasporti di sansa, alle stesse condizioni della convenzione precedente, con effetto dal 1° ottobre u. s.;

g) la concessione alla Ditta Francesco Giusti del prezzo di L. 0.03264 per tonnellata-chilometro, oltre il diritto fisso normale, sul trasporto di oltre 100 tonnellate di pietra da Trani a Taranto, per l'Isola di San Paolo;

h) la rinnovazione per un altro anno, a datare dal 1° ottobre u. s., ed alle medesime condizioni, della concessione fatta alla Ditta Bezzi, Righini e Lattuada, per i suoi trasporti di cascami di sughero da Milano a Trieste e Mödling.

—

Sono in corso i due seguenti decreti dei Ministri di Agricoltura, Industria e Commercio e dei Lavori Pubblici:

1. Decreto che approva l'introduzione nella nomenclatura e classificazione delle merci a piccola velocità, compresa nelle tariffe e condizioni per trasporti sulle strade ferrate, con decorrenza dal 1° ottobre u. s., della voce *carburo di calcio per la fabbricazione del gas acetilene,* giusta la proposta all'uopo presentata dall'Amministrazione delle Strade Ferrate Meridionali in nome e per conto anche delle Ferrovie del Mediterraneo e della Sicilia;

2. Decreto col quale si stabilisce che la la tassa del raccordo pel trasporto bestiame, fra lo scalo del bestiame di Milano P. T. ed il Macello e Mercato di Milano, venga limitata ad un minimo di L. 3 per ogni spedizione e vagone, giusta la proposta all'uopo presentata dalla Amministrazione delle Strade Ferrate del Mediterraneo.

—

Siamo informati che il Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio, in ordine alla necessità di accordare alcune agevolazioni di tariffa a favore dei trasporti ferroviari dei cappelli di paglia e delle treccie, come pure della paglia in mazzetti, ha fatto al Ministero dei Lavori Pubblici le seguenti proposte, alle quali i delegati delle Società ferroviarie, in occasione della conferenza per la revisione dei pesi minimi, che ebbe luogo nella prima decade di novembre u. s., hanno dato parere favorevole: 1° che alla nomenclatura della tariffa speciale n. 111, serie *A*, siano aggiunte tutte le voci suindicate della paglia; 2° che sia autorizzato il carico misto nello stesso vagone di tutte le voci della paglia che saranno comprese nella nomenclatura della tariffa n. 111 *A*; 3° che sia ridotto il carico minimo stabilito della accennata tariffa n. 111, serie *A*.

—

L'Adriatica ha sottoposto alla superiore approvazione una domanda della Ditta Fratelli Tavella di Milano per ottenere la rinnovazione per un altro anno della convenzione pel trasporto di sali e tabacchi da Milano a Crema alle stesse condizioni della concessione precedente.

CRONACA PARLAMENTARE delle FERROVIE e dei LAVORI PUBBLICI

Camera dei Deputati.

La legge sulle tramvie elettriche e ferrovie economiche.

Nella seduta del 14 corrente la Camera ha approvato con voti 208 contro 67 il noto progetto di legge sulle *tramvie elettriche e ferrovie economiche* presentato dall'on. Saracco fin dal luglio 1895.

Ricordiamo che noi abbiamo integralmente pubblicato il detto Disegno di legge nel n. 35 del 1895. In seguito, cioè nel n. 42 del medesimo anno, abbiamo pubblicato il Memoriale che l'Associazione tramviaria, preoccupata dagli aggravi che la detta Legge progettata conteneva e che avrebbero rese passive la maggior parte delle linee, indirizzava al Senato prima che esso ne intraprendesse la discussione.

Il Senato accolse molti degli emendamenti proposti, e nella seduta del 23 novembre approvava il progetto con gli emendamenti proposti dal relatore on. Finali e che noi abbiamo pubblicato integralmente nella « Cronaca parlamentare » del n. 48 del 1895.

La Camera dei Deputati sanzionò la legge sopprimendovi l'art. 14 che riguarda la tassa del 2 0|0 su tutti i trasporti dei viaggiatori e merci, secondo la proposta della Commissione.

Altre modificazioni essenziali non furono introdotte.

Senato del Regno.

È stato presentato al Senato il disegno di legge per la *Ferrovia del Sempione*, approvato dalla Camera nella seduta del 3 corrente. Venne nominato relatore l'on. Saracco.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia del Sempione. — Il Consiglio degli Stati a Berna, su proposta della Commissione, ha approvato, senza discussione, l'accordo Italo-Svizzero pel traforo del Sempione.

Il relatore Munzinger, esaminando la convenzione, dice che gli interessati sono d'accordo sui patti con essa stabiliti, e ne chiedono la ratifica.

Afferma che la Svizzera fa sacrifizi in proporzione maggiore di quelli dell'Italia; ma si deve approvare che la Com-

pagnia *Jura-Simplon* dovrà fornire le prove di essersi assicurati i mezzi finanziari prima che procedasi allo scambio delle ratifiche.

— Molto probabilmente il Consiglio Nazionale discuterà la Convenzione nella prossima settimana.

Frattanto la Commissione ferroviaria dello stesso Consiglio Nazionale ha deciso di raccomandare la ratifica della Convenzione.

Ferrovia del Gran San Bernardo. — Il Ministro Prinetti, in una lettera al suo collega on. Compans, colla quale gli dà ricevuta dei documenti relativi alla domanda di concessione della ferrovia dal Gran S. Bernardo dallo stesso on. Compans consegnatigli, tempo addietro, dichiara che non ha ragioni per essere *a priori* contrario alla concessione di un'opera così importante per il Piemonte, e che appena gli autori avranno completato la loro domanda, corredandola di tutti i documenti e le spiegazioni necessarie, la prenderà in esame colla maggior sollecitudine e col più vivo desiderio di poter rispondere favorevolmente.

Ferrovie del Mediterraneo. — *Prodotti dal 1° luglio al 10 dicembre 1896.* — Nella decade dal 1° al 10 dicembre 1896 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate del Mediterraneo (Rete principale e Rete secondaria) ascesero a L. 3,657,432.14, con un aumento di lire 9,337.82 sulla corrispondente decade del 1895.

L'insieme dei prodotti dal 1° luglio al 10 dicembre 1896 si ragguaglia a L. 61,181,588.35, presentando un aumento di L. 1,422,381.34 sul periodo corrispondente dell'esercizio precedente.

Ferrovie della Sicilia. — *Prodotti dal 1° luglio al 20 novembre 1896.* — Nella decade dal 1° al 20 novembre i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate della Sicilia (Rete principale, Rete complementare e Stretto di Messina) ascesero a L. 324,861, con un aumento di lire 30,440 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

I prodotti dal 1° luglio al 20 novembre 1896 ammontano a L. 4,156,674, con un aumento di L. 17,311 sul corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

Stazione marittima e ferroviaria di Venezia. — Nel passato mese si riunì nella Prefettura di Venezia la Commissione incaricata di concretare i progetti delle opere necessarie alla stazione marittima di quella città. Erano presenti il prefetto Caracciolo, il sindaco Grimani, il presidente della Camera di Commercio Ceresa, l'assessore Manfrin, l'ingegnere capo del Genio Civile Torri, l'ingegnere Cairo, rappresentante la Società esercente la Rete Adriatica.

In conformità ad un progetto esposto dal ministro Prinetti, l'ultima volta che si recò a Venezia, la Commissione, ritenuto che della somma di quattro milioni assegnata a Venezia per la costruzione d'un bacino di carenaggio e banchine erano disponibili al 1° gennaio 1895. circa lire trecentosettantacinque mila; che il Ministro si mostrò propenso a consentire che la somma suddetta venisse impostata in bilancio dei lavori pubblici in non meno di nove annualità eguali e successive a partire dal bilancio 1897-1898 (pur lasciando facoltà al Comune ed alla Società ferroviaria di affrettare l'esecuzione dei lavori necessari anticipandone l'importo a sensi di legge), addivenne alla seguente classificazione dei gruppi di lavori secondo la loro urgenza:

a) Prolungamento della banchina di levante della stazione marittima verso il bacino, la testata ed il canale Scomenzers, ed impianto di binari a mezzi meccanici compresi quelli per il sollecito scarico dei cereali ed alla illuminazione elettrica;

b) Impianto di binari e meccanismi nella banchina di ponente e completamento di binari nella banchina dei Magazzini generali;

c) Prolungamento della banchina dal punto franco verso alle zattere con binari e meccanismi relativi;

d) Costruzione di uno scalo di alaggio e relativi meccanismi.

La Commissione inoltre stabilì, a base di una convenzione da stipularsi fra il Governo, il Comune e la Società esercente la Rete Adriatica, i seguenti punti:

1. Il Governo s'impegna di stanziare in bilancio a partire dall'esercizio 1897-98 in nove successive ed eguali annualità, la residua somma disponibile giusta la legge 14 luglio 1889, n. 6280;

2. La Società esercente la Rete Adriatica prende impegno di assumere l'esecuzione immediata dei lavori di cui alle lettere *a*) e *b*) anticipandone l'importo, salvo il rimborso per parte dello Stato colle annualità di cui sopra.

Ultimati i lavori di cui lettera *a*) e *b*), la Società esercente la Rete Adriatica assumerà l'esecuzione dei lavori di cui alla lettera *c*) alle stesse condizioni di anticipazione e rimborso.

3. Il Comune di Venezia ha facoltà di anticipare le somme occorrenti all'esecuzione del lavoro di cui alla lettera *d*) allo scopo di avere più sollecitamente ultimato il lavoro stesso.

Della somma anticipata il Comune verrà rimborsato mediante le annualità inserite nei bilanci come già si è detto, ma dopo che saranno soddisfatte tutte le anticipazioni fatte dalla Società esercente la Rete Adriatica pei lavori di cui alle lettere *a*) *b*) e *c*).

4. Il R. Ufficio del Genio Civile di Venezia, presi gli accordi colla Società esercente, presenterà al più presto possibile i progetti e le perizie di tutti i lavori di cui sopra per le superiori approvazioni;

5. Il presente verbale sarà sottoposto all'approvazione del Ministero dei Lavori Pubblici, del Consiglio comunale di Venezia e del Consiglio d'amministrazione della Società esercente la Rete Adriatica ed ottenute tutte queste approvazioni si redigerà la regolare convenzione fra il Governo, il Municipio di Venezia e la Società esercente la Rete Adriatica.

Fissate queste basi, consacrate in analogo verbale, il Prefetto si recò a Roma per ottenere da S. E. Prinetti la ratifica degli accordi interceduti ed il Ministro consentì pienamente aggiungendo solo che i pagamenti da parte dello Stato dovevano seguire non in nove ma in dieci anni, ed approvò da sua parte il verbale redatto dalla Commissione salvo leggere modificazioni.

Esaurite le ulteriori pratiche sarà redatta la regolare convenzione, e la Società ferroviaria intraprenderà immediatamente la costruzione delle opere che tanto giovamento apporteranno allo sviluppo del commercio marittimo e terrestre di Venezia.

Ferrovia Camuna. — Dalla Convenzione preliminare stipulata fra la Deputazione Provinciale di Brescia e il signor ing. Giovanni Antonio Ronchi circa la costruzione d'una ferrovia Iseo-Breno (Valle Camonica), rileviamo che la ferrovia progettata sarà a scartamento ridotto, e cioè di metri 0.95 misurato internamente, seguendo in massima il progetto allestito dall'Ufficio tecnico provinciale, salvo le modificazioni che sembreranno opportune e che si concorderanno colle provincia di Brescia e col Governo. Resta fermo però che il tracciato seguirà la riva sinistra dell'Oglio nel tronco da Pisogne a Darfo, e che la linea metterà capo dall'un lato a Iseo presso la stazione della ferrovia per Brescia e dall'altro a Breno nella località denominata *Foppo*.

I raggi delle curve non saranno minori di m. 70 e le pendenze non supereranno il 30 per 1000.

La costruzione comprenderà l'intero adattamento stradale sia in sede promiscua, sia in sede speciale, colle espropriazioni di aree a carico del signor Ronchi; l'armamento della linea con rotaie del peso di kg. 21 per ogni metro lineare; la fornitura e la collocazione del materiale stabile, scambi, meccanismi, ecc.; l'edificazione delle stazioni, secondo il progetto salvo le modificazioni che si concorderanno colla Provincia, dei caselli, dei depositi, delle chiusure, dei ripari; la costituzione di N. 4 prese d'acqua;

l'impianto del telegrafo e suoi apparati, ed in generale tutto quanto occorre al buon servizio d'una linea ferroviaria ed abbia carattere di stabilità.

Tramvia Milano-Paullo-Crema. — Domenica scorsa ebbe luogo a Paullo un'adunanza per questa tramvia, di cui già parlammo nel numero 49 del 5 corrente, coll'intervento di numerosi proprietari, agricoltori e negozianti di quel Comune e limitrofi.

Presiedeva il nobile Giuseppe Delmati, consigliere provinciale pel mandamento di Paullo, e fungeva da segretario comunale Moro Francesco.

L'autore del progetto ing. E. Horvath, presentato all'adunanza, esponeva i dettagli del progetto e le fasi principali per cui passò fino al momento presente in cui accenna ad una pronta attuazione.

Terminava accennando le pratiche in corso e proponendo che, come si fece per altre località importanti, venisse nominata una Commissione coll'incarico di sollecitare la sottoscrizione di azioni.

Dopo alcune osservazioni in merito alle modalità di tale nomina, gli adunati votavano ad unanimità il seguente ordine del giorno:

« I presenti trovando utile e vantaggiosa l'attuazione della tramvia Milano-Paullo-Crema, secondo il progetto dell'ing. Enrico Horvath e plaudendo alla di lui relazione ed agli estesi dettagli forniti, nominano una Commissione locale coll'incarico di coadiuvare alla raccolta delle sottoscrizioni di azioni il predetto ingegnere onde agevolargli il còmpito a lui affidato dalla Commissione esecutiva di detta tramvia nella sua adunanza di Milano del 30 agosto ultimo scorso ».

La Commissione veniva nominata nelle persone dei signori:

Ing. Valentino Melzi, presidente; Lazzaroni Emilio, Fracassi Antonio, Pizzamiglio A., Panigada Luigi, Cavalleri Antonio, sindaco di Settala, ing. Enrico Melzi, De-Ponti Anselmo, sindaco di Pantigliato, Rizzi Franc., sindaco di Merlino, Moro Francesco, segretario di Paullo, Luigi Ferrario, cav. Teodoro Frizzoni.

Tramvia Asti-Montemagno. — Intanto che si stanno ultimando le pratiche per l'espropriazione pel tratto di tracciato che dallo scalo tramviario arriva allo stradale di circonvallazione, l'impresario sig. Remotti per guadagnare tempo, ha fatto incominciare i lavori da Porta Alessandria.

Attualmente sono costrutti circa due chilometri di binario, cioè sino al *pilone*, lavoro ed alacrità tanto più encomiabili per essere questo tratto di stradale fronteggiato da molte case pel cui accesso bisogna attraversare la linea accennata.

Centocinquanta operai divisi in due squadre lavorano giornalmente alla costruzione della linea.

Tramvia elettrica Varese-Ghirla-Luino. — Informano da Varese che il Comitato promotore della Tramvia elettrica ha pressochè ultimato il suo lavoro, assicurando la costruzione della Varese-Luino, della quale dovrà occuparsi, per la definitiva approvazione, l'assemblea generale degli azionisti, convocata per il giorno 27 corrente.

Fra qualche mese saranno iniziati i lavori, i quali verranno condotti colla maggiore sollecitudine, allo scopo di poter aprire all'esercizio, per la buona stagione del prossimo anno, un primo tronco della linea, e di usufruire della nuova officina di Ferrera, per la illuminazione elettrica e la forza motrice.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — Domenica scorsa è stato aperto il servizio sul secondo binario del tronco Fiora-Erstfel; però il servizio a doppio binario sul tratto Fiora-Altorfo era già in attività fino dal 15 novembre. È noto che in quest'anno il secondo binario fu pure costruito anche sul tronco Biasca-Bellinzona, per cui il servizio a doppio binario è ora fatto sul tronco Fioria-Giubiasco, ossia per un percorso di 123 chilometri.

Ferrovie Francesi. — *Nuove tramvie tra Parigi e la circonvallazione.* — È noto che da molto tempo il Consiglio Generale della Senna chiese la creazione di nuove linee di tramvie destinate a facilitare le comunicazioni tra Parigi e la circonvallazione.

Ecco l'elenco delle linee proposte dall'Amministrazione Prefettizia:

1. Dalla porta Maillot a Suresnes; 2. da Puteaux a Neuilly; 3. da Saint-Cloud a Pierrefitte; 4. da Neuilly a Saint-Filippe du Roule; 5. da Houilles a Saint-Ouen; 6. d'Argenteuil ad Asnières; 7. da Saint-Ouen a Champ-de-Mars; 8. d'Epinay a Stains, per Saint-Denis; 9. Saint-Denis-Aubervilliers-Opéra, 10. dalla Plaine-Saint-Denis a Aubervilliers; 11. dal prolungamento della linea dalla piazza della République-Aubervilliers fino al Bourget; 12. dai Quattre-Chemins-Pantin a Ivry-Port; 13. una diramazione da Montreuil a Rosny-sous-Bois; 14. dalla porta d'Allemagne al cimitero di Pantin; 15. dalla piazza della Repubblica al Raincy, per il Près-Saint-Fervais; 16. dalla piazza della Repubblica a Bondy; 17. dalla piazza della Repubblica a Fontenay-sous-Bois; 18. dalla piazza della Bastiglia a Bondy; 19. dalla piazza della Repubblica al Raincy, per Vincennes; 20. il prolungamento della linea di Bry fino a Noisy-le-Grand; 21. da Nogent a Champigny; 22. da Bonneuil alla piazza Saint-Michel; 23. Da Charenton a Alfortville; 24. da Billancourt a Ivry-Port; 25. da Petit-Ivry alle Halles; 26. d'Arcueil-Cachan al Luxemburg; 27. La diramazione dalle prigioni di Fresnes alla linea d'Arpajon; 28. da Châtenay al Champ-de-Mars; 29. da Billancourt al Champ-de-Mars.

La trazione sarà elettrica col sistema del *trolley*, fuori Parigi, e per cavo sotterraneo, od accumulatori in Parigi.

Ferrovie Russo-Chinesi. — A complemento della notizia data nel precedente numero, ecco il riassunto del trattato, che secondo il *North China Daily News* sarebbe stato stipulato fra la Russia e la China, nella parte riguardante le ferrovie:

1. La ferrovia Transiberiana potrà prolungarsi sul territorio cinese, da Vladivostok nella provincia di Kirin (Manciuria), fino alla capitale di questa provincia, da una stazione della Siberia fino alla capitale cinese di Helonng-Tchiang, e, quindi, fino a quella di Kirin;

2. Le ferrovie costruite in queste due provincie, a spese della Russia, per trent'anni saranno sotto il controllo assoluto ed esclusivo di questa potenza;

3. Se la China rinunzia a costruire la ferrovia da Shanhaï-Kouda a Moukden ed alla capitale del Kirin, cederà alla Russia il diritto di attuare quella linea riservandosi la possibilità di riscattarla dieci anni dopo che fu costruita;

4. La ferrovia Shanhaï-Kouan-Niou-Tchovang-Port-Arthur-Talienwan, ecc., sarà amministrata ed esercita secondo i regolamenti ferroviari russi;

5. In tutto il territorio cinese percorso dalle ferrovie che costruirà la Russia, i funzionari civili e militari del Celeste Impero dovranno prestare aiuto e protezione ai russi, che avranno il diritto di stabilire le loro truppe in tutte le località in cui l'assistenza indigena non paresse loro abbastanza efficace;

6. Le tariffe doganali per le merci trasportate sulle ferrovie anzidette saranno elaborate in conformità del trattato russo-cinese del 1862.

Ferrovie degli Stati Uniti. — *Tramvie ad aria compressa.* — Una delle principali compagnie di tramvie a New-York ha posto in circolazione un certo numero di carri con motori ad aria compressa che fecero buonissima prova. Il motore consiste di un recipiente di acciaio, il quale non richiede che 30 secondi per essere riempito. Non sono da temersi scosse nel transito, nè nelle fermate;

queste tramvie possono percorrere fino a 12 miglia inglesi all'ora; però il recipiente deve essere riempito d'aria compressa ogni 16 miglia di cammino. Un altro vantaggio di tale sistema consiste in ciò, che i carri possono essere fermati e fatti ritornare indietro istantaneamente. La disposizione dei freni è particolare, poichè il conduttore ha completamente in suo potere il carro con un unico movimento della mano. Siccome il nuovo metodo di trazione è molto più a buon prezzo che quello per mezzo del Trolley o delle funicolari, non potrà mancargli un brillante avvenire.

Notizie Diverse

Per una associazione elettrotecnica italiana. — Gli elettrotecnici italiani partecipanti al Congresso internazionale di Ginevra, lo scorso mese di agosto, decisero di costituire un'Associazione che stabilisse e mantenesse fra tutte le persone che si occupano di elettrotecnica in Italia amichevoli e continue relazioni, che servisse efficacemente ad incoraggiare e divulgare lo studio di questa scienza e contribuisse allo sviluppo delle sue applicazioni.

Gettate le prime basi dell'Associazione fu subito eletta una Commissione affinchè compilasse uno schema di statuto da presentarsi e discutersi in una prossima adunanza indetta a Genova nel settembre, in occasione dell'8° Congresso degli ingegneri italiani.

La riunione di Genova, a cui intervennero numerosi colleghi, discusse ed approvò uno schema definitivo di statuto che sarà sottoposto all'approvazione dell'assemblea generale, che si terrà a Milano il 27 dicembre corrente.

Il Comitato promotore è composto del senatore Ferraris Galileo, presidente, Arnò Riccardo, Cauro Luigi, Geretti Giulio, Mengarini Guglielmo, Panzarasa Alessandro, Pinna Raffaele.

L'assemblea generale sarà tenuta alle ore 15 del 27 dicembre corrente, nei locali del R. Istituto tecnico superiore in Piazza Cavour.

Saranno accordati speciali ribassi ferroviari con validità dal 24 corrente al 5 gennaio prossimo.

L'energia elettrica in Italia. — Nella località di Fossanova presso Sonnino, era già stato costruito un impianto d'illuminazione elettrica; ora è stata impiantata una seconda turbina la quale sviluppa 69 A alla tensione di 120 V. L'eccitatrice è accoppiata mediante giunto elastico sul medesimo albero. La corrente della tensione di 120 V viene trasformata mediante un trasformatore trifasico alla tensione di 3000 V. A tale tensione la corrente viene condotta alla stazione secondaria, distante circa 8 chilometri, mediante una linea composta dei tre fili delle sezioni, ciascuno di 6 mm. La linea è munita dei recenti scaricatori Siemens per alta tensione. Nella stazione secondaria la corrente serve ad azionare un motore trifasico da 10 cavalli e questo aziona una pompa centrifuga capace di sollevare 300 litri al minuto, ad un'altezza di circa 2 m.

Tutto l'impianto elettrico è stato fornito dalla casa Siemens Halske di Berlino. L'ingegnere Ettore Bauco ha ideato ed eseguito i lavori idraulici e l'ingegnere Enrico Verwey della casa Moleschott la parte meccanica ed elettrica.

Con tale trasmissione si è risolto il problema di prosciugare ben 300 ettari di terreno, i quali si trovano così riscattati alla coltivazione.

Tale prosciugamento viene effettuato ogni anno nel termine di poche settimane e libera il terreno dalle acque pluviali e sorgive, che nelle epoche di piena del fiume Ufente, trovandosi ad un livello più basso, non potrebbero avere scolo e costituirebbero, com'è stato finora, un pantano.

Un'altra importante applicazione dell'elettricità all'agricoltura è stata fatta dall'ingegnere conte De Asarta a Fraforeano nel Friuli.

Crediamo che sia la prima volta in Italia che il trasporto dell'energia elettrica entra così direttamente in servizio dell'agricoltura, e di un così felice risultato non possiamo che rallegrarci con quanti vi hanno cooperato.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Segniamo con un asterisco * le notizie di cui diamo maggiori ragguagli nelle Informazioni Particolari, ove sono pubblicate eziandio le *Deliberazioni del Consiglio di Stato* e le *Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.*

1. — Progetti e preventivi di spese presentati per l'approvazione al R. Ispettorato Generale.

Rete Adriatica. — L. 27,835 * proposta d'impianto apparecchi elettrici di comando in diverse stazioni della Rete;

L. 10,000 * proposta per applicazione apparecchio Haag a locomotive e carrozze;

L. 3663 * proposta di lavori di delimitazione della ferrovia Foggia-Manfredonia;

L. 1705 * preventivo per completamento delimitazione della ferrovia Foggia-Lucca;

L. 1530 * proposta di lavori a forni da pane sulla linea Roma-Montecelio;

Proposte * diverse.

Rete Mediterranea. — L. 513,115.74 *, di cui L. 48,465.74 per materiale metallico d'ornamento, progetto di ampliamento della stazione di Salerno;

L. 18,500 * progetto di lavori sulla linea Roma-Pisa;

L. 17,300 * progetto di sbancamento di due tratti di costa sulla linea Reggio-Castrocucco;

L. 3400 * progetto di lavori di bonifica sulla linea Sant'Eufemia-Catanzaro;

L. 3270 * progetto per fornitura d'una vasca cilindrica nella stazione di Reggio-Calabria;

L. 1750 * progetto d'impianto d'un banchettone sulla linea Sant'Eufemia-Catanzaro;

L. 1700 * progetto di lavori di chiusura in stazione di Nizza Monferrato, linea Cantalupo-Cavallermaggiore;

L. 1600 * preventivo di lavori nella stazione centrale di Napoli;

L. 1300 * preventivo di lavori in stazione di Genova P. P.

II. — Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Municipio di Palermo (31 dicembre, ore 10, 1ª asta). — Appalto dei lavori necessari onde provvedere alla fognatura delle acque domestiche e cloacali nelle nuove vie del Rione Radalg, ecc. Importo L. 41,000. Cauz. provv. L. 600.

Municipio di Alvito (7 gennaio, ore 11). — Appalto dei lavori tutti inerenti alla costruzione della condottura forzata di acqua potabile, limitatamente al tratto del partitore di Sandonato Val di Comnio a Castello di Alvito, Peschio ed Alvito. Importo L. 112,460.

Ministero dei Lavori Pubblici e Prefettura di Treviso — (14 gennaio, ore 10, unico e definitivo). — Appalto dei lavori di sistemazione delle arginature destra e sinistra del fiume Livenza, lungo la svolta di Corbolone nei comuni di Motta, Cesalto e S. Stino nelle provincie di Treviso e Venezia (m. 6724.60). Importo L. 156,300. Cauz. L. 8000.

APPALTI ALL'ESTERO.

La Camera di Commercio ed Arti di Torino, sezione Museo Commerciale, ci comunica:

Esposizione internazionale di macchine a Monaco di Baviera. — Sotto l'alto patronato di S. A. R. il principe Luitpoldo, avrà luogo nel 1898 a Monaco di Baviera la seconda Esposizione di macchine motrici ed operatrici.

Gli interessati possono prendere conoscenza presso il Museo Commerciale in Torino del Programma e Regolamento di detta Mostra.

Concorso per la concessione di Ferrovie nell'Isola di Portorico. — Presso il Museo Commerciale in Torino sono pure ostensibili agli interessati, l'annunzio e le condizioni stabilite con R. D. di S. M. la Regina Reggente di Spagna per la concessione di Ferrovie economiche nell'Isola di Portorico.

III. — Forniture diverse.

Aggiudicazioni.

Ministero della Marina (Contratti a trattativa privata). — Società Ligure Metallurgica, lamiere di ferro, 2° dipartimento L. 2978.

N. Hinglessi e Lons, Dudley, Taranto, 28 lunghezze reti catena, L. 3300;

Edmondo Duboso, Torino, 3 torni da legna, 1° dipartimento, L. 2540;

Luigi Finocchietti, Genova, droghe e colori, 1° dipartimento, L. 1793;

Origone, Milano, lamiere di ferro zincate, 3° dipartimento, L. 2968;

Antonio Masera, Torino, trapano radiale, 1° dipartimento, lire 2200;

GUIDA DEGLI AZIONISTI

ESTRAZIONI E PAGAMENTI.

Ferrovia Torino-Ciriè-Lanzo. — Distinta delle obbligazioni estratte.

4273 2747 1723 2015 4061 1155 2596 0680
2345 1433 0684 2208 0996.

Navigazione Generale Italiana. — Pagamento della cedola n. 19 in L. 20 (oro) delle obbligazioni 4 0[0 in oro garantite sulla Ferrovia Tunisi Goletta.

Fonderie ed Acciaierie di Terni. — Dal 1° gennaio pagamento della cedola n. 9 delle obbligazioni 5 0[0 in L. 10.10; e rimborso obbligazioni estratte in L. 500.

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

	10bre 12	10bre 19
Azioni Ferrovie Biella	L. 510	510
» » Mediterranee	» 515	514
» » Meridionali	» 665.75	666
» » Pinerolo (1ª emiss.)	» 380	380
» » » (2ª »)	» 359	359
» » Secondarie Sarde	» 278	278
» » Sicule	» 605	605
Buoni Ferrovie Meridionali	» 555.50	555.50
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e		
» » Sicule *A. B. C. D.*	L. 293	293
» » Cuneo (2ª emiss.)	» 317	317
» » Gottardo 4 %	» 101.50	101.50
» » Mediterranee 4 0[0	» 499	495.50
» » Meridionali	» 300.50	302
» » Meridionali Austriache	» 390	389.50
» » Palermo-Marsala-Trapani	» 307	306.50
» » » 2ª emiss.	» 282	281.50
» » Pontebba	» 469	469
» » Sarde, serie *A*	» 291	291
» » » serie *B*	» 292	292
» » » 1879	» 292	292.50
» » Savona	» 315	315
» » Secondarie Sarde	» 434	434
» » Sicule 4 0[0 oro	» 478.50	478.50
» » Tirreno	» 470	470
» » Vittorio Emanuele	» 311	313

CONVOCAZIONI.

SOCIETÀ FERROVIARIE, TRAMVIARIE E DI NAVIGAZIONE.

8 gennaio. — **Tramvays Vercellesi.** — Assemblea generale ordinaria per le ore 10 in Liege (Belgio).

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

ESERCIZIO 1896-97. — *Dal 1° al 10 Dicembre 1896.* — *16ª Decade.*

	RETE PRINCIPALE (*)			RETE SECONDARIA		
	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze	ESERCIZIO corrente	ESERCIZIO precedente	Differenze
Chilometri in esercizio	**4418**	**4407**	+ **11**	**1291**	**1298**	— **7**
Media	**4417**	**4407**	+ **10**	**1291**	**1211**	+ **80**
Viaggiatori	1,137,928 27	1,168,761 60	— 30,833 33	74,682 10	77,784 48	— 3,102 38
Bagagli e cani	62,498 81	60,449 91	+ 2,048 90	2,753 65	2,283 50	+ 470 15
Merci a G.V. e P.V. acc.	370,518 83	361,695 72	+ 8,823 11	15,197 21	17,440 26	— 2,243 05
Merci a P. V.	1,910,724 96	1,884,231 21	+ 26,493 75	83,128 31	75,447 64	+ 7,680 67
TOTALE	3,481,670 87	3,475,138 44	+ 6,532 43	175,761 27	172,955 88	+ 2,805 39
Prodotti *dal 1° Luglio al 10 Dicembre 1896.*						
Viaggiatori	22,956,781 39	22,994,392 41	— 37,611 02	1,477,993 14	1,458,645 57	+ 19,347 57
Bagagli e cani	1,114,148 60	1,061,900 42	+ 52,248 18	42,706 55	42,728 48	— 21 93
Merci a G.V. e P.V. acc.	5,628,754 11	5,387,337 62	+ 241,416 49	248,925 70	241,924 74	+ 7,000 96
Merci a P. V.	28,528,191 76	27,424,937 83	+ 1,103,253 93	1,184,087 10	1,147,339 94	+ 36,747 16
TOTALE	58,227,875 86	56,868,568 28	+ 1,359,307 58	2,953,712 49	2,890,638 73	+ 63,073 76
Prodotto per chilometro.						
della decade	788 06	788 55	— 0 49	136 14	133 25	+ 2 89
riassuntivo	13,182 68	12,904 15	+ 278 53	2,287 93	2,386 98	— 99 05

(*) La linea Milano-Chiasso (km. 52) comune colla Rete Adriatica è calcolata per la sola metà.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

14ª Decade — Dall'11 al 20 Novembre 1896.

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traffico	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
RETE PRINCIPALE								
PRODOTTI DELLA DECADE								
1896	93,256.00	1,915.00	9,870.00	138,757.00	608.00	244,406.00	616.00	397.00
1895	85,588.00	2,508.00	9,218.00	120,905.00	1,868.00	220,082.00	616.00	357.00
Differenze nel 1896	+ 7,668.00	— 593.00	+ 657.00	+ 17,852.00	— 1,260.00	+ 24,324.00	»	+ 40.00
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 20 NOVEMBRE 1896.								
1895-96	1,329,044.00	26,265.00	145,858.00	1,733,431.00	17,796.00	8,252,394.00	616.00	5,280.00
1894-95	1,379,982.00	29,305.00	157,720.00	1,695,035.00	19,487.00	3,281,529.00	616.00	5,327.00
Differenze nel 1896	— 50,938.00	— 3,040.00	— 11,862.00	+ 38,396.00	— 1,691.00	— 29,135.00	»	— 47.00
RETE COMPLEMENTARE								
PRODOTTI DELLA DECADE								
1896	36,932.00	666.00	2,953.00	35,893.10	124.00	76,568.00	484.00	158.00
1895	36,057.00	695.00	2,505.00	30,711.00	527.00	70,495.00	484.00	146.00
Differenze nel 1896	+ 875.00	— 29.00	+ 448.00	+ 5,182.00	— 403.00	+ 6,073.00	»	+ 12.00
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 20 NOVEMBRE 1896.								
1895-96	511,322.00	8,639.00	38,709.00	283,475.00	2,680.00	844,825.00	484.00	1,746.00
1894-95	503,146.00	7,241.00	35,397.00	252,559.00	3,858.00	802,201.00	484.00	1,657.00
Differenze nel 1896	+ 8,176.00	+ 1,398.00	+ 3,312.00	+ 30,916.00	— 1,178.00	+ 42,624.00	»	+ 89.00
STRETTO DI MESSINA								
PRODOTTI DELLA DECADE								
1896	2,614.00	94.00	262.00	917.00	»	3,887.00	23.00	169.00
1895	2,791.00	143.00	238.00	672.00	»	3,844.00	23.00	167.00
Differenze nel 1896	— 177.00	— 49.00	+ 24.00	+ 245.00	»	+ 43.00	»	+ 2.00
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 20 NOVEMBRE 1896.								
1895-96	46,502.00	1,598.00	2,861.00	8,466.00	28.00	59,455.00	23.00	2,585.00
1894-95	45,098.00	1,575.00	2,836.00	6,096.00	28.00	55,633 00	23.00	2,419.00
Differenze nel 1896	+ 1,404.00	+ 23.00	+ 25.00	+ 2,370.00	»	+ 3,822.00	»	+ 166.00

ANNUNZI

SOCIETÀ ITALIANA

PER LE

STRADE FERRATE DEL MEDITERRANEO

Avviso pagamento dividendo.

Si fa noto ai portatori delle 360,000 Azioni Sociali che, in seguito a deliberazione presa dal Consiglio d'Amministrazione, a datare dal 2 Gennaio 1897, sarà loro pagata presso le Banche e Casse incaricate di tale servizio, contro presentazione della cedola Num. 22, la somma di ital. L. **12.50** per ciascuna Azione, cioè ital. L. **5** a saldo del dividendo dell'esercizio 1895-96, e italiane L. **7.50** quale primo acconto sul dividendo dell'esercizio 1896-97.

Avviso pagamento interesse sulle Obbligazioni 4 0|0.

Si notifica che il pagamento dell'interesse semestrale al 1° gennaio 1897 sulle Obbligazioni sociali 4 0|0 avrà luogo, a cominciare dal giorno 2 successivo, presso le Banche e Casse incaricate di tale servizio, contro consegna della cedola N. 13.

Il detto interesse ascende a italiane L. **10** nette per Obbligazione, importo che fuori d'Italia verrà pagato sulle basi indicate nella cedola stessa.

Milano, dicembre 1896.

LA DIREZIONE GENERALE

PUBBLICAZIONI

DELLA

Società degli Ingegneri e degli Architetti
ITALIANI
ROMA - Via del Bufalo, 133 - ROMA

ANNALI DELLA SOCIETÀ

Fascicoli bimestrali di circa pagine 100: raccolta di memorie e relazioni tecniche con numerose figure intercalate e tavole. *Un anno L. 18; un fascicolo separato L. 3.50.*

BULLETTINO

Fascicoli quindicinali di 16 colonne: Bibliografie di opere tecniche; notizie techiche; sommarii di periodici tecnici. *Un anno L. 10; un fascicolo separato L. 0.50.*

Associazione cumulativa agli ANNALI ed al BULLETTINO un anno L. 25.

Le associazioni, per l'anno 1897, si ricevono a tutto il 31 gennaio 1897, alla **Sede della Società** (Roma, via del Bufalo, 133) alla **Libreria Fratelli Bocca** (Roma, Corso, 216 e 217) ed agli **Uffici postali**. - I numeri separati si vendono alla Sede della Società e presso la Libreria Bocca.

SOCIETÀ ITALIANA

per le Strade Ferrate della Sicilia

Società Anonima con Sede in Roma

Capitale L. 20 milioni interamente versato

OBBLIGAZIONI 4 0|0 ORO

Si notifica ai signori possessori delle dette obbligazioni sociali che il 2 gennaio 1897 saranno pagate le seguenti cedole:

Cedola n. 12 dell'emissione 1891
» n. 10 » 1892
» n. 8 » 1893
» n. 4 » 1895;

Col detto giorno avrà luogo anche il rimborso delle obbligazioni estratte il 1° ottobre p. p. e descritte nell'avviso inserito nel n. 233 del 2 ottobre della *Gazzetta Ufficiale*.

Il pagamento avrà luogo presso la Cassa Sociale e le Banche incaricate di tale servizio.

Roma, 10 dicembre 1896.

La Direzione Generale.

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIGI-LIONE-MEDITERRANEO

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

Dai punti contro indicati alle Stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)		BIGLIETTI SEMPLICI – Londra (1) 1a classe	Londra (1) 2a classe	Parigi (2) 1a classe	Parigi (2) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO – Londra (3) (Diritto di porto compreso) 1a classe	Londra (3) 2a classe	validità	Parigi (4) 1a classe	Parigi (4) 2a classe	validità
Via Moncenisio											
Torino	via Calais	166 35	116 55	90 75	61 60	254 —	187 85	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni
	via Boulogne	160 25	112 05								
Milano	via Calais	180 90	129 15	104 85	72 25	272 25	199 80	45 giorni	166 35	119 —	30 giorni
	via Boulogne	175 60	124 65								
Venezia	via Calais	—	—	141 75	97 80	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni
	via Boulogne										
Genova	via Calais	187 —	131 —	111 40	76 05	—	—	—	167 10	119 15	30 giorni
	via Boulogne	180 90	126 50								
Via Genova											
Livorno	via Calais	209 90	147 05	134 80	92 10	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	203 80	142 55								
Firenze	via Calais	217 30	152 25	141 70	97 80	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	211 20	147 75								
Roma	via Calais	249 —	174 40	173 40	119 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	242 90	169 90								
Napoli	via Calais	279 85	196 —	204 25	141 05	478 50	353 95	6 mesi (**)	—	—	—
	via Boulogne	273 75	191 50								
Via Bologna											
Firenze	via Calais	224 60	157 30	149 —	102 35	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	218 50	152 80								
Roma	via Calais	263 85	184 80	188 25	129 85	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	257 75	180 30								
Napoli	via Calais	294 80	206 50	220 60	152 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	288 70	202 —								
Brindisi Via Napoli	via Calais	325 85	228 20	250 25	173 25	543 25	399 30	6 mesi (*)	—	—	—
	via Boul.	319 75	223 70								
Brindisi Via Bolog.	via Calais	302 65	211 95	227 05	157 —	525 45	386 80	6 mesi	—	—	—
	via Boul.	296 55	207 45								

OSSERVAZIONI.

Biglietti semplici.

(1) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta.

Per diritto del bollo fr. 0.10 per i biglietti al disopra di 10 franchi.

(2) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi, che valgono per 20 giorni.

Biglietti d'Andata e Ritorno.

(3) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta.

(*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capo-stazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo, nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli, ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia.

(**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa od Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via.— Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto.

(4) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI	1a e 2a CLASSE			1a e 2a CLASSE		Treno di lusso PENINSULAR-EXPRESS settimanale il venerdì part. da LONDRA
			(*)	(***)		(1)
Londres Ch.-Cross Par.	9 — a.	10 — a.	11 — antim.	9 — p.		9 — p.
Londres Victoria —	9 — a.	Via Folkestone	11 — antim.	9 — p.		9 — p.
Douvres —	10 55 a.		1 — pomer.	11 — p.		11 — p.
Calais-M. (Buffet) (ora di Greenwich) Arr.	12 15 a.		2 20 pomer.	12 20 a.		12 20 p.
	Déjeun.					
Calais-M. (ora francese) Par.	1 — p.		3 — pomer.	1 19 a.		1 — a.
Boulogne-Gare (Buffet) Arr.	1 39 p.	2 18 p.	—	1 59 a.		—
Boulogne-Gare (Buffet) Par.	1 41 p.	2 23 p.	—	2 01 a.		—
Amiens (Buffet) Arr.	3 14 p.	3 59 p	5 12 pomer.	3 41 a.		3 — a.
Amiens (Buffet) Par.	3 19 p.	4 04 p.	5 17 pomer.	3 46 a.		3 05 a.
Paris-Nord (Buffet) Arr.	5 — p.	5 40 p.	7 — pomer.	5 38 a.		Per la grande cintura
	Pranso					
Paris-Nord (Buffet) Par.	*Vagon-Restaurant*		7 44 pomer.	6 44 a.		
Paris-Lyon (Buffet) Arr.			8 24 pomer.	7 45 a.		
	(B) 1a e 2a classe		1a e 2a classe	1a cl.	1a 2a cl.	
Paris-Lyon (Buffet) Par.	8 55 p.		9 10 p.	9 25 a.	2 15 p.	
Dijon Arr.	1 52 a.		2 24 a.	2 03 p.	7 13 p.	9 49 a.
Genève —	»		8 51 a.	11 47 p.	—	—
Aix-les-Bains —	6 31 a.		7 58 a.	10 45 p.	12 27 a.	2 14 p.
Chambéry —	6 55 a.		8 31 a.	11 24 p.	12 50 a.	2 35 p.
Modane —	9 43 a.		1 38 p.		3 36 a.	5 18 p.
Torino (ora dell'Europa centrale (2). Arr.	2 20 p.		6 40 p.	—	8 10 a.	9 33 p.
Torino Par.	2 40 p.		7 55 p.	—	8 45 a.	
Novara Arr.	4 36 p.		9 51 p.	—	10 42 a.	
Milano Arr.	5 35 p.		11 05 p.	—	11 40 a.	
					1a 2a cl.	
Torino Par.	2 45 p.		8 10 p.	—	8 40 a.	
Genova Arr.	6 18 p.		11 18 p.	—	12 » p.	
San-Remo —	11 22 p.		8 43 a.	—	4 37 p.	
Pisa —	10 55 p.		4 27 a.	—	4 45 p.	
Firenze —	12 45 a.		7 30 a.	—	7 05 p.	
Livorno —	11 45 p.		5 32 a.	—	5 55 p.	
Roma —	6 40 a.		10 33 a.	—	11 30 p.	
Napoli —	1 36 p.		6 30 p.	—	7 10 a.	
Brindisi —	»		»	—	6 10 p.	
Torino Par.	2 45 p.		7 05 p.	—	8 40 a.	9 43 p.
Alessandria Arr.	4 16 p.		8 55 p.	—	10 13 a.	11 11 p.
Bologna —			2 10 a.	—	2 50 p.	3 22 a.
Ancona —	—		6 52 a.	—	11 » p.	7 06 a.
Brindisi —	—		10 17 p.	—	11 » a.	5 35 p.
Firenze —	—		6 10 a.	—	6 03 p.	Arrivo a Brindisi la domenica
Roma —	—		12 50 p.	—	11 25 p.	
Napoli Arr.	—		6 30 p.	—	7 10 a.	

RITORNO

STAZIONI	1a e 2a CLASSE	1a e 2a CLASSE		1a e 2a CLASSE	
Napoli (ora dell'Europa centrale (2) Par.	8 20 a.	—	—	2 55 p.	
Roma —	2 30 p.	—	—	11 10 p.	
Firenze —	9 10 p.	—	—	6 10 a.	
Brindisi —	6 10 a.	—	—	5 35 p.	
Ancona —	8 22 p.	—	—	5 35 a.	
Bologna —	1 35 a.	—	—	10 30 a.	
Alessandria —	6 38 a.	8 38 a.	10 54 a.	5 12 p.	
Torino Arr.	8 30 a.	10 13 a.	12 35 p.	7 03 p.	
Brindisi Par.	—	—		9 40 a.	
Napoli —	8 20 a.	2 55 p.		11 15 p.	
Roma —	2 40 p.	8 50 p.	10 17 p.	8 — a.	
Livorno —	9 35 p.	»	4 10 a.	1 45 p.	
Firenze —	8 20 p.	»	»	11 40 a.	
Pisa —	10 32 p.	2 52 a.	4 52 a.	2 22 p.	
San-Remo —	6 59 p.	»	3 33 a.	1 42 p.	
Genova —	2 45 a.	6 35 a.	8 52 a.	6 55 p.	
Torino Arr.	7 45 a.	10 13 a.	12 35 p.	10 40 p.	
Milano Par.	1 50 a.	10 40 a.		8 10 p.	
Novara —	4 30 a.	11 40 a.		9 09 p.	
Torino Arr.	8 25 a.	1 40 p.		11 02 p.	
Torino Par.	8 50 a.	220 p.		11 25 p.	—
Modane (ora franc.) —	12 19 p.	5 26 p.		2 29 a.	—
Chambéry —	3 42 p.	8 13 p.		5 01 a.	—
Aix-les-Bains —	4 14 p.	8 38 p.		5 27 a.	—
Genève —	2 45 p.	7 18 p.		4 14 a.	—
Dijon —	11 20 p.	1 42 a.		11 40 a.	1 12 p.
Paris-Lyon (Buffet) Arr.	5 08 a.	6 50 a.		5 44 p.	5 59 p.
Paris-Lyon (Buffet) Par.	7 35 antim.			6 57 p.	
Paris-Nord (Buffet) Arr.	8 37 antim.			7 49 p.	
	A) 1a, 2a classe	1a 2a cl.	*Déjeun.* 1a 2a cl.	*Pranso* (**) 1a, 2a, 3	
Paris-Nord (Buffet) Par.	9 — antim.	10 30 a.	11 50 a.	9 — p.	
Amiens (Buffet) Arr.	10 40 antim.	12 06 p.	1 25 p.	10 47 p.	
Amiens (Buffet) Par.	10 45 antim.	12 26 p.	1 30 p.	10 52 p.	
Boulogne-Gare (Buffet) Arr.	12 18 pomer.	2 — p.	»	12 34 a.	
Boulogne-Gare (Buffet) Par.	12 20 pomer.	2 03 p.	»	12 36 a.	
Calais-M. (Buffet) (ora francese) Arr.	1 » pomer.	Via Folkestone	3 40 p.	1 20 a.	
Calais-M. (ora di Greenwich) Par.	1 11 pomer.		3 45 p.	1 35 a.	
Douvres —	3 05 pomer.		5 45 p.	3 45 a.	
Londres Victoria Arr.	4 50 pomer.		7 30 p.	5 40 a.	
Londres Ch.-Cross Arr.	4 55 pomer.	6 — p.	7 35 p.	5 40 a.	

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSERVAZIONI. — *Viaggiatori.* — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende viaggiatori di 3a classe da Parigi per Boulogne, Calais e l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori di 3a classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne. (A) Questo treno non prende i viaggiatori di 2a classe che per Calais e l'Inghilterra. (B) Il treno che parte da Parigi-Lione alle 8.55 pom. non prende a Parigi in 2a classe che i viaggiatori a destinazione oltre Culoz in direzione di Modane e dell'Italia — *Nota importante.* I treni che partono da Parigi-Nord per Londra alle 9 a. e alle 9 p. e quelli che partono da Londra per Parigi-Nord alle 9 a. e alle 9 p., prendono viaggiatori per Boulogne e Boulogne Tintelleries. — *Vetture dirette da Calais verso P.-L.-M.* Una vettura lits-salon e di 1a classe ed una vettura di 2a classe vanno direttamente da Calais a Milano col treno che parte da Calais alle 3 p e da Parigi-Lione alle 8.55 p. — *Da P.-L.-M. verso Calais.* Una vettura lits-salon e di prima classe ed una vettura di seconda classe vanno direttamente da Milano a Calais col treno partente da Milano alle 10.40 a. e da Parigi-Nord alle 9 a.

Torino, 1896 — Tip. Lit. Camilla e Bertolero di Natale Bertolero, Via Ospedale, 18.

ANNO XXIX. Sabato, 26 Dicembre 1896 NUM. 52.

MONITORE DELLE STRADE FERRATE

E DEGLI INTERESSI MATERIALI

Lavori Pubblici — Industria — Commercio — Finanza

SI PUBBLICA OGNI SABATO

Guida degli Appaltatori e degli Azionisti — Annunzi Industriali e Commerciali

Prezzo delle Associazioni:

	Anno	Sem.	Trim.
PER L'ITALIA	L. 20	11	6
PER L'ESTERO	» 28	15	8

Un numero separato centesimi 50
» arretrato » 60

Prezzo delle Inserzioni ed Annunzi:

Inserzioni nel corpo del giornale L. 1,00 la linea
Annunzi . . . . Cent. 30 »

Le lettere e pieghi non affrancati saranno rifiutati — Quelli contenenti valori si dovranno spedire in lettera raccomandata.

Le Associazioni e gli Annunzi si ricevono all'Ufficio del Giornale, via Finanze, 13 — Torino

L'INCHIESTA FERROVIARIA

e la Società delle Ferrovie Meridionali

La Società per le Strade Ferrate Meridionali ha pubblicato in un grosso volume le risposte al questionario della Commissione d'inchiesta ferroviaria. Lo spazio non ci consente di riprodurre che la *premessa* in cui l'Amministrazione accenna alla questione del personale, invocando una riforma delle norme per l'assunzione in servizio, onde distinguere il personale di carriera da quello reso necessario dai bisogni locali e transitori.

PREMESSA.

L'ordinamento del personale dipende dall'ordinamento generale del servizio ferroviario, e nello svolgersi di questo in nessun paese d'Europa si riscontrano cambiamenti tanto frequenti e tante incertezze come quelle che esso ha subite in Italia.

In Francia la sistemazione delle reti vige dal 1857 con poche modificazioni, l'Inghilterra non mutò mai indirizzo in materia di ferrovie, in Germania mutò una volta colla costituzione dell'Impero, lo stesso fatto si osserva in altri paesi.

In Italia la legge del 1865 riordinava le molteplici reti degli Stati soppressi in tre gruppi ritenuti confacenti alla costituzione del nuovo regno, ai quali si aggiungeva poi quello delle linee Calabro Sicule; e dieci anni dopo già si presentava la necessità di un ordinamento diverso. Trascorse un altro decennio fra incertezze, discussioni e studi di convenzioni stipulate e poi abbandonate, e frattanto si decretava e s'incominciava a costruire una nuova rete complementare di 5000 chilometri di ferrovia. Si giunse finalmente all'ordinamento del 1885, che spezzava in due i tre gruppi continentali esistenti; ed oggi, dopo 11 anni di prova, è sentito il bisogno di introdurre altre modificazioni in taluni punti fondamentali, modificazioni che, se non riguardano il raggruppamento del personale, ne interessano in altro modo e vivamente l'ordinamento.

Il bisogno primo è di provvedere al funzionamento della Cassa patrimoniale e degli Istituti di previdenza. Da questo e da altri sorgono nuove spese ad assorbire le attività dell'esercizio. Quindi le insistenze per un esercizio più economico, e poichè dal confronto delle ferrovie estere colle italiane risulta in queste una quantità esuberante di personale, le ricerche di diminuzione di spesa si rivolgono principalmente a rimuovere le cause di questa esuberanza, delle quali sarà fatta parola nella risposta ai quesiti XXXVIII e XXXIX (1).

(1) QUESITO XXXVIII. — « È egli vero che esista sproporzione » numerica fra diverse categorie del personale, e specialmente tra » il personale centrale e direttivo e quello di ogni altra categoria; » cosicchè mentre il primo sarebbe esuberante, sarebbe deficiente il » secondo? »

QUESITO XXXIX. — « Se, come apparirebbe da dati statistici, » la spesa di personale, nelle tre Reti supera quella delle Strade » Ferrate nei principali Stati di Europa, quali ne sono le cause? » Possono fra queste essere noverate:

« *a*) La sproporzione numerica di cui sopra, fra diverse cate- » gorie del personale;

« *b*) Condizioni speciali delle nostre Strade Ferrate? »

L'esuberanza di personale nelle Ferrovie italiane in confronto delle estere, dimostrata dalle statistiche, riguarda non soltanto la spesa, ma sopratutto il numero, e questo è il fattore principale di quella. L'esuberanza si verifica sia nel personale centrale direttivo, sia in quello dell'esercizio esecutivo.

Le cause principali ne sono le seguenti:

L'obbligo fatto alle Società di tenere due direzioni di esercizio separate dalla Direzione generale, da cui nascono con quelli di sezione tre ordini d'uffici in residenze diverse;

L'ingerenza governativa estesa più che in generale negli altri paesi ai particolari e principalmente in ciò che riguarda i Fondi di riserva e la Cassa patrimoniale, dal che deriva che la trattazione degli affari deve successivamente ripetersi salendo per tutti gli ordini d'uffici anzichè arrestarsi dove la sostanza delle cose permetterebbe. I metodi di trattazione degli affari collegati a quelli dell'Amministrazione governativa divengono così più complicati.

Queste due circostanze si riferiscono al personale centrale direttivo: altre invece più specialmente al servizio della linea.

E prima l'obbligo fatto alle Società dal Capitolato d'applicare indistintamente alle linee principali ed alle secondarie le stesse norme di esercizio, da cui una sproporzione fra i mezzi e lo scopo. — Seconda la scarsa applicazione degli apparati centrali di manovra accennata al quesito XXXV, i quali giovano tanto alla sicurezza quanto all'economia. Infine il complicato sistema delle tariffe italiane che ha influenza sul lavoro di tassazione e di controllo.

All'infuori di queste circostanze speciali l'esuberanza del personale ha altre cause d'indole generale nelle abitudini del personale stesso e nei metodi tradizionali delle Amministrazioni italiane. Correggere

Da queste vicende del servizio ferroviario emergono in primo luogo le difficoltà dell'ordinamento del personale nel 1885; risulta in secondo luogo che questo ordinamento non si può oggidì considerare come stabile, ma che esso dovrà subire nuove modificazioni coordinate ad un programma d'esercizio economico.

Nel 1885 la Società esercente la Rete Adriatica ricevette dal Governo un personale di 33,000 individui, del quale poco meno di metà apparteneva alla Rete dell'Alta Italia, ed il resto alle due Reti Meridionale e Romana. Si trovarono in questo personale 260 qualifiche diverse; diversa la misura degli stipendi, più elevata nell'Alta Italia, più bassa nelle Meridionali e media nelle Romane, differenti per metodo e per entità le retribuzioni accessorie.

Il concetto col quale la Società ha proceduto all'ordinamento di questa massa di personale è stato quello di adottare un sistema di retribuzione media fra i preesistenti, rispettando i diritti garantiti dalle convenzioni e scartando il sistema di un ruolo organico *numerico* che si presentava di impossibile attuazione di fronte a tante linee nuove che erano da costruirsi e da aprirsi all'esercizio, come d'impossibile attuazione sarebbe oggi di fronte alle riforme che sono da introdursi nell'esercizio stesso, e per le frequenti e grandi variazioni nell'intensità e distribuzione del traffico.

Grazie a questi criteri direttivi, in mezzo alle vicende che ha subìto in Italia l'organizzazione del servizio ferroviario, e dalle quali spesso non sono uscite senza rovina le Amministrazioni esercenti, mentre da una parte il personale ha avuto il vantaggio di vedere mantenuta intatta la sua condizione morale ed economica e rispettate le speranze di un progressivo ragionevole miglioramento, dall'altra la Società ha potuto spianare la via a quelle riforme, senza le quali le ferrovie italiane non potrebbero dare profitti adeguati al loro traffico, e l'attuazione delle quali fu non ultima ragione per cui l'esercizio privato ottenne la preferenza sull'esercizio di Stato.

Come fu fatto osservare nella discussione parlamentare a proposito della presente inchiesta, deve ritenersi anormale ed eccessivo il carattere di stabilità che le convenzioni assegnavano al personale ferroviario italiano in confronto col trattamento che si riscontra nelle ferrovie degli altri paesi. In Isvizzera il personale aspira ad un affidamento di 6 anni che ora non ha (vedi XXIV° rapporto sull'esercizio della Gotthardbahn). Presso la Südbahn le categorie del personale che sulla Rete Adriatica sono qualificate agenti d'ordine e di fatica non hanno stabilità, ed il personale dei cosidetti impiegati non l'acquista che dopo un periodo di prova da tre a cinque anni. In Francia pure si fa distinzione negli impegni fra le diverse categorie. Altrove il personale è in molta parte avventizio.

Perciò i provvedimenti necessari per un razionale ordinamento del personale, oltre a ridurne la quantità in corrispondenza dei veri bisogni, devono riformare le norme per l'assunzione in servizio nel senso di distinguere il personale di carriera da quello reclamato dai bisogni locali e transitori, e di stabilire norme differenti per quanto riguarda la stabilità e l'avanzamento, coordinando opportunamente i regolamenti sociali agli Istituti di previdenza ed alla Cassa nazionale per gli infortuni del lavoro.

Da consimili riforme si crede che le Amministrazioni ferroviarie non possano esimersi, se vuolsi che la loro azienda acquisti prospero indirizzo.

Ciò si è creduto opportuno additare all'onorevole Commissione d'inchiesta prima di rispondere categoricamente ai quesiti che essa ha formulato, osservando che la Società ha cercato di presentare nella forma la più concisa possibile le ragioni e le notizie richieste, ma che è preparata a fornire ogni maggiore chiarimento su tutte le questioni trattate.

le une e gli altri non può essere che opera del tempo, e questa correzione non consiste nell'aumentare le ore di lavoro, ma nel semplificare questo e promuovere una maggiore utilizzazione di quelle con beneficio del personale. È l'opera alla quale si è dedicata la Società.

RESOCONTO STATISTICO
DEL COMMERCIO E DELLA NAVIGAZIONE DI GENOVA

Anno 1895 e confronto col 1894

(*Contin., vedi N. 51*).

PARTE PRIMA — MOVIMENTO COMMERCIALE.

Per maggior chiarezza ricordiamo ai lettori che:

Il *Commercio complessivo nell'importazione* comprende tutte le merci estere che furono introdotte in Genova, senza tener conto dell'ulteriore loro destinazione, cioè: se per consumo nello Stato o per transito.

Il *Commercio speciale nell'importazione* indica le sole merci estere sdoganate in Genova per consumo dello Stato.

Il *Commercio complessivo nell'esportazione* comprende le merci nazionali o nazionalizzate che si spediscono all'estero. Chiamansi nazionalizzate quelle merci che sono bensì d'origine estera, ma che entrando nello Stato furono sottoposte al trattamento stabilito per le merci destinate al consumo interno, e che quindi, nei rapporti colla legge doganale, vengono riguardate come nazionali.

Il *transito* comprende tutte le merci estere che escono da Genova dopo averne attraversato o toccato il territorio; comprende pure tutte le merci estere che vengono riesportate dopo essere rimaste nei depositi doganali.

I. Commercio complessivo. — Il movimento complessivo del Commercio coll'estero nel 1895, *importazione*, *esportazione* e *transito*, ascese a valore ad una somma complessiva di L. it. 557,148,808, ed a peso a tonn. 3,129,087, che, confrontato con quello del 1894, dà una differenza in meno sul *valore* di L. it. 15,312,219, e sul *peso* di tonnellate 110,789 in più.

Riepilogo	Valore.	1895	1894
Commercio speciale:			
Importazione . . .	L. it.	365,400,726	381,787,617
Esportazione . . .	»	138,092,607	143,615,142
Merci estere in *transito*:			
Uscite per via di mare	»	10,142,840	9,488,133
» di terra	»	43,512,635	37,570,135
	L. it.	557,148,808	572,461,027

Riepilogo	Peso.		
Commercio speciale:			
Importazione . . .	Tonn.	2,696,200	2,626,925
Esportazione . . .	»	143,508	139,450
Merci estere in *transito*:			
Uscite per via di mare	»	9,591	6,968
» di terra	»	279,788	244,955
	Tonn.	3,129,087	3,018,298

Valore.

Movimento complessivo del commercio di Genova nel 1894 a *valore* . .	L. it.	572,461,027
Id. id. nel 1895 »	»	557,148,808
Differenza in *meno* nel 1895	L. it.	15,312,219

Peso.

Movimento complessivo del commercio di Genova nel 1895 a *peso* . . .	Tonn.	3,129,087
Id. id. nel 1894 »	»	3,018,298
Differenza in *più* nel 1895	Tonn.	110,789

II. Commercio speciale. — Il movimento del Commercio speciale d'*importazione* durante lo scorso anno 1895 rappresenta a *valore* una somma di L. it. 365,400,726, e quello d'*esportazione* di L. it. 138,092,607; a *peso* l'*importazione* fu di tonn. 2,696,200, e l'*esportazione* di tonn. 143,508.

Paragonando queste cifre con quelle del precedente anno 1894 si riconosce nel 1895 una diminuzione nell'*importazione* a *valore* di L. it. 16,386,891, e nell'*esportazione* di

L. it. 5,522,535; a *peso* un aumento nell'*importazione* di tonn. 69,275, e nell'*esportazione* di tonn. 4058.

VALORE.

L'*importazione* è stata nel 1894 . .	L. it.	381,787,617
» » 1895 . .	»	365,400,726
Differenza in *meno* nel 1895	L. it.	16,386,891
L'*esportazione* è stata nel 1894 . .	L. it.	143,615,142
» » 1895 . .	»	138,092,607
Differenza in *meno* nel 1895	L. it.	5,522,535

PESO.

L'*importazione* è stata nel 1895 . .	Tonn.	2,696,200
» » 1894 . .	»	2,626,925
Differenza in *più* nel 1895	Tonn.	69,275
L'*esportazione* è stata nel 1895 . .	Tonn.	143,508
» » 1894 . .	»	139,450
Differenza in *più* nel 1895	Tonn.	4,058

III. TRANSITO. — Le merci estere giunte in *transito* durante l'anno 1895 ed uscite per via di mare furono le seguenti:

VALORE.

Merci estere in *transito:*

Uscite per via di mare nel 1895 a *valore*	L. it.	10,142,840
» » 1894 »	»	9,488,133
Differenza in *più* nel 1895	L. it.	654,707

PESO.

Merci estere in *transito:*

Uscite per via di mare nel 1895 a *peso*	Tonn.	9,591
» » 1894 »	»	6,968
Differenza in *più* nel 1895	Tonn.	2,623

Le merci che traversarono Genova direttamente, o dopo essere state qualche tempo nei *Depositi* durante l'anno 1895 uscite per via di terra, furono le seguenti:

VALORE.

Merci estere in *transito:*

Uscite per via di terra nel 1895 a *valore*	L. it.	43,512,635
» » 1894 »	»	37,570,135
Differenza in *più* nel 1895	L. it.	5,942,500

PESO.

Merci estere in *transito:*

Uscite per via di terra nel 1895 a *peso*	Tonn.	279,788
» » 1894 »	»	244,955
Differenza in *più* nel 1895	Tonn.	34,833

IV. VALORE DEL COMMERCIO SPECIALE NEL 1895, *diviso per categoria.*

Categorie delle merci		Importazione	Esportazione
1. Spiriti, bevande ed olii	L. it.	4,592,554	21,103,956
2. Generi coloniali, droghe e tabacchi	»	34,074,362	2,223,620
3. Prodotti chimici, generi medicinali, resine e profumerie	»	21,472,897	5,432,207
4. Colori e generi per tinta e concia	»	4,654,660	1,200,159
5. Canapa, lino, juta ed altri vegetali filamentosi, escluso il cotone . .	»	4,674,707	4,576,547
6. Cotone.	»	76,931,628	22,927,538
7. Lana, crine e peli . .	»	11,632,662	4,828,614
8. Seta	»	22,580,176	33,135,104
9. Legno e paglia . . .	»	6,850,469	5,746,550
10. Carta e libri	»	274,962	4,049,786
11. Pelli e loro lavori . .	»	18,812,149	4,175,186
12. Minerali, metalli e loro lavori.	»	23,370,082	3,867,484
13. Pietre, terre, vasellame, vetri e cristalli . . .	L. it.	39,227,393	2,091,755
14. Cereali, farine, paste e prodotti vegetali non compresi in altre categorie	»	70,573,232	9,252,471
15. Animali, prodotti e spoglie d'animali non compresi in altre categorie	»	22,884,314	9,708,371
16. Oggetti diversi . . .	»	2,794,479	3,773,259
Totale generale del commercio speciale . . .	L. it.	365,400,726	138,092,607

V. PESO DEL COMMERCIO SPECIALE NEL 1895, *diviso per categoria.*

Categorie delle merci		Importazione Chilogr.	Esportazione Chilogr.
1. Spiriti, bevande ed olii	L. it.	25,546,715	32,483,440
2. Generi coloniali, droghe e tabacchi	»	63,692,856	4,190,329
3. Prodotti chimici, generi medicinali, resine, ecc.	»	45,708,920	5,621,346
4. Colori e generi per tinta e concia	»	14,741,459	2,303,431
5. Canapa, lino e juta . .	»	11,094,287	3,838,067
6. Cotone.	»	76,738,540	8,891,676
7. Lana, crine e peli . .	»	5,367,281	642,848
8. Seta	»	1,744,582	1,150,370
9. Legno e paglia . . .	»	78,201,435	4,854,917
10. Carta e libri	»	600,553	4,475,235
11. Pelli e loro lavori . .	»	10,285,800	1,484,902
12. Minerali, metalli e loro lavori.	»	128,811,233	18,020,791
13. Pietre, terre, vasellame, vetri, ecc.	»	1,718,145,364	15,718,575
14. Cereali e prodotti vegetali	»	457,941,519	35,193,465
15. Animali e spoglie d'animali	»	57,154,372	3,547,171
16. Oggetti diversi . . .	»	425,518	1,091,748
Totale Chilogr.		2,696,200,434	143,508,311

VI. VALORE DELLE MERCI ESTERE IN TRANSITO ED USCITE PER VIA DI MARE *durante gli anni 1895-1894.*

Categorie delle merci		Anno 1895	Anno 1894
1. Spiriti, bevande ed olii	L. it.	1,977,068	875,210
2. Generi coloniali, droghe e tabacchi	»	3,813,764	3,309,696
3. Prodotti chimici, generi medicinali, resine, ecc.	»	113,064	170,476
4. Colori e generi per tinta e concia	»	839,445	540,055
5. Canapa, lino e juta . .	»	18,670	8,498
6. Cotone.	»	773,992	1,958,515
7. Lana, crine e peli . .	»	25,840	47,403
8. Seta	»	307,765	602,882
9. Legno e paglia . . .	»	65,498	54,861
10. Carta e libri	»	6,300	50,274
11. Pelli e loro lavori . .	»	433,371	670,564
12. Minerali, metalli e loro lavori.	»	111,541	144,635
13. Pietre, terre, vasellame e vetri	»	4,149	3,186
14. Cereali, farine, paste e prodotti vegetali . .	»	427,919	253,408
15. Animali, prodotti e spoglie d'animali . . .	»	1,159,042	757,047
16. Oggetti diversi . . .	»	65,410	41,423
Totale generale	L. it.	10,142,840	9,488,133

Differenza in *più* nel 1895 L. it. 654,707.

VII. Valore delle merci estere giunte in transito ed uscite per via di mare *negli anni dal 1873 al 1895* (Dogana di Genova).

1895	L. it.	10,142,840	1883	L. it.	13,425,515
1894	»	9,488,133	1882	»	12,995,881
1893	»	16,117,033	1881	»	13,429,843
1892	»	15,412,218	1880	»	18,464,805
1891	»	13,529,829	1879	»	23,184,908
1890	»	13,354,762	1878	»	18,593,863
1889	»	12,799,702	1877	»	12,145,164
1888	»	13,521,608	1876	»	11,926,469
1887	»	18,343,561	1875	»	12,610,228
1886	»	13,756,424	1874	»	18,220,110
1885	»	15,770,326	1873	»	22,323,178
1884	»	16,267,886	—		

VIII. Peso delle merci estere giunte in transito ed uscite per via di mare *durante gli anni 1895-1894.*

Categorie delle merci		Anno 1895	Anno 1894
1. Spiriti, bevande ed olii	Chg.	3,716,023	2,592,366
2. Generi coloniali, droghe e tabacchi	»	2,458,175	1,815,705
3. Prodotti chimici, generi medicinali, resine, ecc.	»	120,552	136,411
4. Colori e generi per tinta e concia	»	110,734	74,530
5. Canapa, lino e juta . .	»	12,792	8,093
6. Cotone.	»	201,905	266,890
7. Lana, crine e peli . .	»	2,524	4,898
8. Seta	»	4,873	14,164
9. Legno e paglia . . .	»	771,197	152,032
10. Carta e libri	»	18,843	44,965
11. Pelli e loro lavori . .	»	105,110	196,033
12. Minerali, metalli e loro lavori.	»	113,461	116,937
13. Pietre, terre, vasellame e vetri	»	7,699	4,148
14. Cereali, farine, paste e prodotti vegetali . .	»	1,068,590	1,070,016
15. Animali, prodotti e spoglie d'animali . . .	»	874,610	466,586
16. Oggetti diversi . . .	»	3,782	4,509
Totale generale	Chg.	9,590,870	6,968,283

Differenza in *più* nel 1895 Chg. 2,622,587.

IX. Peso delle merci uscite dal deposito franco nel 1895-94, *divise per categoria.*

	MERCI sdoganate		MERCI riesportate		MERCI spedite con bolla-cauz.	
	nel 1895	nel 1894	nel 1895	nel 1894	nel 1895	nel 1894
Categ.	Chilogr.	Chilogr.	Chilogr.	Chilogr.	Chilogr.	Chilogr.
1.	238 088	209 212	856 395	490 382	10 158	—
2.	50 921 874	50 399 884	1 577 368	887 790	671 349	435 028
3.	275 559	269 375	103 273	107 747	159 883	84 432
4.	83 322	78 058	1 800	2 310	—	—
5.	32 079	8 762	8 538	5 283	—	—
6.	51 168	44 306	—	—	—	—
7.	26 283	22 173	—	—	—	—
8.	—	—	—	—	—	—
9.	308 080	357 920	3 648	6 450	—	—
10.	—	—	—	—	—	—
11.	5 277 064	4 871 639	93 121	107 734	—	—
12.	2 486 800	2 210 570	21 110	30 669	—	—
13.	7 434	5 748	—	—	—	—
14.	395 188	368 711	94 363	125 446	—	—
15.	69 148	71 021	—	—	—	—
16.	—	—	—	—	—	—
Totale	60 174 082	58 917 329	2 759 616	1 763 811	841 390	519 460

(*Continua*).

CRONACA PARLAMENTARE
delle FERROVIE e dei LAVORI PUBBLICI

Camera dei Deputati.

Le Casse patrimoniali delle Reti ferroviarie.

Nella seduta del 19 corrente si discusse il Disegno di legge per provvedimenti per le Casse patrimoniali delle tre grandi Reti ferroviarie.

Il ministro *Prinetti* esordì giustificandosi di aver dovuto insistere per la pronta discussione del Disegno di legge per mettere il Governo in grado di provvedere alle più urgenti opere, di cui tutti riconoscono la necessità. Da un esame preciso delle contabilità relative alla Cassa patrimoniale potè convincersi che esistevano residui attivi superiori a quelli che si prevedevano, che nuovi e sensibili aumenti nelle entrate di queste casse si possono attendere con fiducia dall'incremento verificatosi nei traffici e che altre somme risultarono disponibili per effetto delle liquidazioni compiute.

In conseguenza di questa cosa egli si credette in dovere di non vincolare il tesoro per nove anni con un grave impegno a favore di queste Casse, quando tutto lasciava sperare che i bisogni sarebbero stati minori di quelli che si supponevano. È antico e convinto partigiano dell'esercizio privato delle Ferrovie ed è convinto altresì che il contratto attuale si è rivelato in certe parti difettoso e che converrà migliorarlo nelle stipulazioni nuove che dovranno avvenire prima che scadano le antiche.

Fu anche questo un motivo che lo indusse a non prendere troppi impegni in base al contratto vigente dal momento che i residui bastano a provvedere a ciò che ora occorre.

Di qui la ragione della sovvenzione che il Governo concede per reintegrare queste Casse Pensioni.

Si chiuse indi la discussione generale e si approvarono tutti gli articoli del Disegno di legge.

A scrutinio segreto il progetto di legge fu approvato con voti 206 contro 41.

Istituti di previdenza per il personale ferroviario.

Si approvano, dopo breve discussione, i primi quattro articoli del Disegno di legge sui provvedimenti a favore degli Istituti di previdenza del personale ferroviario.

Il ministro *Prinetti* domandò che fosse ripristinato l'art. 5, soppresso dalla Commissione; fece uguale domanda per l'art. 6.

Sanguinetti relatore, espose le ragioni che avevano indotto la Commissione a sopprimere questi articoli, tuttavia acconsentì alla domanda del Ministro, augurandosi che il Governo curi rigorosamente l'osservanza da parte della Società dei patti contrattuali relativamente a queste Casse Pensioni.

Si approvò quest'articolo 5; si approvò anche l'art. 6 del Disegno ministeriale.

Si approvarono indi, con lievi modificazioni di forma, concordate fra il Governo e la Commissione, l'art. 6 della Commissione, che diventa 7, e l'art. 7, ora 8.

Senato del Regno.

La Ferrovia del Sempione.

Nella seduta del 21 corrente il Senato discusse il progetto relativo al valico del Sempione, approvato dalla Camera.

La discussione fu lunga ed importante. Il senatore *Gadda* chiese in quali relazioni verrà posto il Porto di Genova, la cui sorte è strettamente connessa all'attuale progetto.

Prinetti, ministro, rispose che comprende l'importanza del Porto di Genova, ed è vivo suo desiderio di provvedervi anche prima della esecuzione del traforo; ringraziò la Commissione ricordata dal senatore Gadda, che rese al Paese un vero servizio; ne' suoi provvedimenti intende seguirne le orme, *nè ritira, nè vuol ritirare il progetto presentato alla Camera.*

Il Governo in questi pochi giorni non poteva far discutere il progetto sul Porto di Genova, ma l'oratore vedrà se nelle vacanze parlamentari potrà concretare alcunchè di più sollecito; se non vi riuscirà, farà sì che la Camera discuta il progetto e ve lo difenderà colla cura maggiore.

Gadda ringraziò il Ministro e prese atto dell'affermazione che il Governo divide il concetto di fare del Porto di Genova un'Amministrazione autonoma.

Il senatore *Chiala* ricordò che nell'art. 5 la Commissione della Camera introdusse alcune disposizioni relative alla costruzione ed esproprio di una tenuta fra le stazioni di Santhià e di Borgomanero; concluse presentando un ordine del giorno, che raccomandò all'approvazione del Senato.

Prinetti, ministro, accettò l'ordine del giorno Chiala-Di Sambuy, interpretandolo, naturalmente, secondo le leggi vigenti. Gli orari, essendo una prerogativa del Governo, saranno regolati dal Ministro. Gli emendamenti all'art. 5 furono alla Camera sostenuti dai deputati più legittimamente rappresentanti gli interessi della Santhià Borgomanero.

Gadda crede che le dichiarazioni del Ministro a favore di questa linea non pregiudichino punto l'altra linea contemplata.

Prinetti libera la sua azione e la sua responsabilità sull'Arona-Gravellona; assicurò che l'ordine del giorno Chiala-Di Sambuy non pregiudica tale linea.

Saracco, relatore dell'Ufficio centrale, non ha nulla in contrario, e si associò all'ordine del giorno Chiala.

L'ordine del giorno Chiala-Di Sambuy fu approvato.

INFORMAZIONI PARTICOLARI DEL *MONITORE*

R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate.

Siamo informati che la Corte dei Conti ha ammesso a registrazione i decreti reali concernenti il collocamento a riposo dei seguenti funzionari del R. Ispettorato Generale delle Strade Ferrate:

1. Braida comm. Luigi, R. Ispettore Superiore
2. Coller cav. Francesco, R. Ispettore
3. Nasi comm. Giuseppe, R. Ispettore
4. Pizzini comm. Giovanni, R. Ispettore reggente, già Capo del Circolo di Bologna
5. Solari cav. Andrea, R. Sotto-Ispettore
6. Grilli cav. Pilade, R. Sotto-Ispettore.

><

Ci consta che la Corte dei Conti ha pure ammesso a registrazione i decreti reali coi quali i signori Crosa commendatore Vincenzo, R. Ispettore-Capo del Circolo ferroviario di Torino, e Rossi comm. Adolfo, R. Ispettore-Capo aggregato al Comitato Superiore delle Strade Ferrate, sono promossi Ispettori Superiori; ed i signori cav. Marchiano, R. Ispettore reggente, Capo della 3ª Divisione nell'Amministrazione Centrale dell'Ispettorato, e il cav. Balzaretti, R. Ispettore reggente del Circolo ferroviario di Bologna, sono promossi RR. Ispettori Capi.

><

Ferrovia da Napoli alla stazione inferiore della Funicolare del Vesuvio.

Siamo informati che l'ing. Alfredo Minieri, al quale è stata fatta la concessione della costruzione e dell'esercizio del secondo e del terzo tronco (Piazza della Maddalena-Bellavista e Bellavista-Vesuvio) della ferrovia che partendo dalla piazza del Municipio in Napoli, giunge alla stazione inferiore della Funicolare del Vesuvio, ha fatto istanza per ottenere dal Ministero dei Lavori Pubblici la concessione anche del primo tronco della linea stessa, compreso fra la piazza del Municipio e quella della Maddalena, circa il quale venne sospeso ogni provvedimento fino a che la Commissione nominata per l'ampliamento del porto di Napoli non avrà dato il suo parere. Il predetto ingegnere si è dichiarato disposto a sottoporsi a tutte quelle varianti che potranno reputarsi necessarie, ed assume formale impegno, allorchè si dovrà procedere alla sistemazione ed all'ampliamento del porto, di eseguire senza indennità di sorta quei mutamenti che saranno domandati.

><

Per la ferrovia Sondrio-Tirano.

Ci informano da Sondrio che quella Deputazione provinciale ha presentato vive istanze al Ministero dei Lavori Pubblici affinchè provveda a non ritardare più oltre la costruzione della ferrovia Sondrio-Tirano, la cui importanza venne già riconosciuta colla legge del 20 luglio 1888, la quale accordava alla ferrovia stessa una priorità negli stanziamenti, in confronto di altre linee considerate nella legge stessa.

><

Per una ferrovia da Gallarate fra l'Olona ed il Ticino.

Sappiamo che l'Amministrazione Comunale di Gallarate, unitamente a quelle dei Comuni maggiormente interessati, situati lungo la linea Gallarate Abbiategrasso, ha iniziato in questi giorni gli studi per una ferrovia locale che partendo da Gallarate attraversi la Saronno-Novara e avvicini gli importanti Comuni interposti fra l'Olona ed il Ticino a quel Capoluogo di Circondario.

><

Nuove costruzioni dell'Adriatica.

(Stato dei lavori al 1° novembre 1896).

I. — Linea Lecco-Colico (in esercizio).

Continuano i lavori di completamento e sistemazione della linea.

II. — Linea Rocchetta Melfi-Potenza.

Tronco Rocchetta-Rionero (in esercizio). — Si seguita a lavorare in opere di sistemazione e consolidamento.

Tronco Rionero-Potenza. — a) Movimenti di materie. — Parte eseguita in rialzo m³ 498,810. Parte eseguita in iscavo m³ 501,170. Totale m³ 999,980. Parte da eseguirsi in rialzo m³ 66,070. Parte da eseguirsi in iscavo m³ 61,040. Totale m³ 127,110. Movimento complessivo m³ 1,127,090. Il lavoro eseguito corrisponde a 88[100 del totale, con l'aumento di 3[100 sul quantitativo del mese precedente.

b) Opere d'arte. — Delle 147 opere d'arte (fra maggiori e minori), N. 96 sono ultimate, 47 sono in costruzione e 4 non ancora iniziate. Durante il mese si è lavorato in 19 opere maggiori ed in 20 minori. Il lavoro eseguito corrisponde a 93[100 del totale, coll'aumento di 5[100 sul quantitativo del mese precedente.

c) Gallerie. — Gallerie ultimate, N. 5 della lunghezza complessiva di m. 4111; in costruzione N. 12, della lunghezza complessiva di m. 6018, e di questi sono eseguiti m. 5712 di calotta. Le ultime tre gallerie, *Artificiale, Santa Maria* e *Camposanto,* possono considerarsi ultimate, non mancando che poche opere di finimento. Il lavoro eseguito corrisponde a 94[100 del totale, con l'aumento di 1[100 sul quantitativo del mese precedente.

d) Stazioni. — Si è lavorato nel mese in 3 fabbricati della stazione di Potenza Superiore. Il lavoro fatto corrisponde a 75[100 del totale, coll'aumento di 2[100 sul quantitativo del mese precedente.

e) Case cantoniere. — Ultimate N. 36, in costruzione N. 4. Si è lavorato nel mese in due, eseguendo opere di finimento. Il lavoro fatto può ritenersi di 98[100 del totale, coll'aumento di 1[100 sul quantitativo del mese precedente.

f) Passaggi a livello. — Dei 17 passi a livello, sono ultimati 11. Il lavoro eseguito può ritenersi di 65[100 del totale, coll'aumento di 1[100 sul quantitativo del mese precedente.

g) Opere di consolidamento. — Ultimate nel mese, N. 2, iniziate 5. Nell'insieme si hanno: N. 75 ultimate; N. 28 in costruzione.

h) Armamento. — Nel mese si sono eseguiti metri lineari 1030 di massicciata in 1° strato e m. l. 355 di posa. Nell'insieme si ha: Massicciata, 1° strato, metri lineari 15,190; massicciata, 2° strato, m. l. 2,300. Posa m. l. 5,616.

III. — Linea Sulmona-Isernia.

Tronco Sulmona-Cansano (in esercizio).

Tronco Cansano-Isernia. — a) Movimenti di materie. — Parte eseguita in rialzo m³ 1,335,585. Parte eseguita in iscavo m³ 939,192. Totale m³ 2,274,777. Parte da eseguirsi in rialzo m³ 33,120. Parte da eseguirsi in iscavo m³ 10,013. Totale m³ 43,133. Movimento complessivo m³ 2,317,910. Il lavoro fatto corrisponde a 98[100 del totale, coll'aumento di 1[100 sul quantitativo del mese precedente.

b) Opere d'arte. — Delle 344 opere d'arte (fra maggiori e minori), N. 329 sono ultimate, N. 13 in costruzione

e N. 2 (minori) non ancora iniziate. Durante il mese si è lavorato a 12 opere maggiori, ultimandone 6, ed in 6 opere minori, ultimandone 3. Il lavoro eseguito corrisponde a 98[100 del totale, coll'aumento di 1[100 sul quantitativo del mese precedente.

c) Gallerie. — Con l'ultimazione della Galleria artificiale, progressiva 91,352, tutte le gallerie sono ultimate. Sono in N. 40, e della lunghezza complessiva di m. 20,994.71.

d) Stazioni. — Si è lavorato nel mese in 19 fabbricati delle varie stazioni (nello stato di avanzamento sono indicate con × rosso le opere nelle quali si è lavorato durante il mese). Nell'insieme si hanno: N. 5 stazioni con i fabbricati ultimati, e N. 10 con i fabbricati in costruzione. Il lavoro fatto corrisponde a 90[100 del totale coll'aumento di 4[100 sul quantitativo del mese precedente.

e) Case cantoniere. — Si è lavorato nel mese in N. 6 caselli, eseguendo opere di finimento. Complessivamente si hanno: N. 76 case ultimate, e N. 21 in costruzione. Il lavoro fatto corrisponde a 97[100 del totale, coll'aumento di 1[100 sul quantitativo del mese precedente.

f) Passaggi a livello. — Lavoro eseguito 70[100 del totale, coll'aumento di 10[100 sul quantitativo del mese precedente.

g) Opere di consolidamento. — Ultimate nel mese N. 6. Iniziate N. 7. Complessivamente si hanno N. 145 ultimate; N. 10 in costruzione.

h) Armamento. — Eseguiti nel mese ml. 4680 di massicciata in 1° strato, ml. 16,974 in 2° strato, e ml. 2550 di posa. Nell'insieme si ha: Massicciata 1° strato metri lineari 86,450. Massicciata 2° strato ml. 46,280. Posa ml. 62,300 (Posa da eseguirsi, ml. 39,700).

><

Ferrovie del Mediterraneo.

(Gare aggiudicate).

Il 12 corrente, in Milano presso la Direzione Generale delle Strade Ferrate del Mediterraneo ebbe luogo l'apertura delle offerte per la provvista dei seguenti materiali metallici d'armamento, in conto Cassa Aumenti patrimoniali:

1. Tonnellate 714.234 di rotaie d'acciaio, di cui tonnellate 149.680 del tipo n. 2, ex Alta Italia e tonnellate 564.54 del tipo Meridionali. Di questo materiale rimase aggiudicataria provvisoria la Società degli Alti Forni, Fonderie ed Acciaierie di Terni al prezzo di L. 194 la tonnellata per le rotaie del tipo n. 2, ex Alta Italia e di L. 198 le altre, merce franca su vagone in stazione di Terni;

2. N. 22,900 piastre intermedie d'acciaio dolce (ferro omogeneo) del modello Meridionali, del peso complessivo di circa chilogrammi 45,800. Di questa fornitura rimase provvisoriamente aggiudicataria la Ditta Società Ligure metallurgica di Sestri Ponente, al prezzo di L. 365.50 la tonnellata per merce resa franca su vagone nella stazione di Pavia;

3. N. 36,000 arpioni ordinari del modello n. 2, ex Alta Italia; n. 8850 detti speciali, modello Meridionali e n. 73,500 detti ordinari del modello Meridionali. La provvista venne provvisoriamente aggiudicata alla Ditta Macchi-Izar e Comp. di Milano, al prezzo di L. 364.50 la tonnellata, per merce resa franca su vagone nella stazione di Pavia;

4. N. 15,700 chiavarde di ferro col capo a becco d'anitra del diametro di millim. 25 del peso complessivo di circa chilogr. 12,953. Di questa fornitura rimase aggiudicataria provvisoria la Ditta G. B. Gillet di Sestri Ponente, al prezzo di L. 435.50 la tonnellata, per materiali resi franchi d'ogni spesa su vagone nella stazione di Pavia.

— Il 14 corrente, in Milano, presso la stessa Direzione Generale, ebbe luogo la gara a licitazione privata per l'appalto di lavori da eseguirsi in stazione di Ronco, e lungo il tronco Ronco-Serravalle nella linea succursale dei Giovi, dello importo approssimativo di L. 43,500. Le Ditte invitate furono 12 e le concorrenti n. 9. Rimase deliberataria provvisoria la Ditta Cambiaggio Gaetano di Busalla, col ribasso del 20.95 p. 0[0 sui prezzi della tariffa.

><

Ferrovie dell'Adriatico.

(Le formelle di sansa e quelle di carbone Cardiff).

Siamo informati che la Direzione Generale delle Strade Ferrate Meridionali ha dichiarato al Ministero dei Lavori Pubblici che essa non può assolutamente trovare di sua convenienza di adottare le formelle di sansa in luogo di quelle di carbone Cardiff, in conformità di quanto avrebbe raccomandato il Ministero di Agricoltura, Industria e Commercio alle nostre Amministrazioni ferroviarie.

(Gare aperte).

Alle ore 14 1[2 del 29 corrente, in Firenze, presso la Direzione Generale delle Strade Ferrate Meridionali si procederà all'apertura delle offerte che saranno state presentate dalle Ditte invitate alla gara per la fornitura di rotabili occorrenti per la Rete Adriatica.

(Gare aggiudicate).

Il giorno 15 del corrente mese, in Ancona, presso la Direzione dei lavori per le Strade Ferrate Meridionali, ebbe luogo la gara a licitazione privata per l'aggiudicazione dei lavori relativi al consolidamento della trincea fra i chilometri 71.641 e 71.775 della linea da Faenza a Firenze. Alla gara vennero invitate n. 13 Ditte, di cui 12 hanno presentato offerta di ribasso, rimanendo aggiudicataria provvisoria la Ditta Cerbai di Sampiero a Sieve, col ribasso del 24.50 p. 0[0 sui prezzi della tariffa.

><

Per l'inghiaiamento del piazzale della nuova stazione di Fabriano.

L'Adriatica ha presentato all'approvazione governativa il contratto stipulato colla Ditta Ceregioli Ettore per la fornitura, il carico sui vagoni, il trasporto e lo scarico di circa m. c. 19,000 di ghiaia lavata e vagliata, e di circa m. c. 5300 di pietrisco, occorrenti per l'inghiaiamento del piazzale della nuova stazione di Fabriano e per la formazione della massicciata dei binari da impiantare nella stazione medesima.

><

Deliberazioni del Consiglio di Stato.

Il Consiglio di Stato:

Ha dato il suo parere sugli atti di collaudo delle opere eseguite dall'Impresa Amatore pel compimento della massicciata nel tratto da Taranto a Latiano della ferrovia Taranto-Brindisi, e sulle domande di maggiori compensi avanzate dall'Impresa medesima;

Ha manifestato il proprio avviso sugli atti di collaudo dei lavori eseguiti dall'impresa Francesco Scalfatti, per la costruzione di una galleria artificiale tra i chilometri 113.636 e 113.656 della ferrovia da Eboli a Metaponto e sulle domande di maggiori compensi presentate dall'Impresa stessa;

Ha ritenuto che possano essere approvati due schemi di transazione, concordati dall'Amministrazione governa-

tiva coll'impresa Medici Luigi, relativi a vertenze dipendenti dall'appalto della costruzione dei due tronchi della ferrovia Ivrea-Aosta, compresi fra Quincinetto e Vêrres e fra Vêrres e Chambave;

Ha manifestato l'avviso che possa essere approvato uno schema di transazione concordato fra l'Amministrazione governativa e l'impresa Luigi Medici circa la vertenza dipendente dalla costruzione dei sei tronchi della Eboli Reggio, compresi fra Pisciotta e Castrocucco.

><

Tariffe ferroviarie italiane.

La Mediterranea ha presentato, con parere favorevole, al Ministero dei Lavori Pubblici, una istanza della Ditta Bolgè di Carlo, intesa ad ottenere che la nota concessione accordatale per i suoi trasporti di riso a carro completo da San Germano Vercellese e da Sampierdarena seconda fermata a Roma Termini ed a Roma Trastevere, che viene a scadere col 31 gennaio 1897, sia rinnovata alle stesse condizioni per un altro anno, con riduzione del quantitativo di traffico minimo convenzionale.

—

Ci consta che la Mediterranea, in seguito a conforme domanda della Ditta Ferrero, Maestro e C. di Torino, la quale ha recentemente aperto in Bagnasco un importante stabilimento per la fabbricazione di acido acetico e di acetati diversi, di accordo coll'Adriatica, ha stabilito di estendere la tariffa locale N. 230, P. V., alle spedizioni di dette merci, in partenza dalla stazione di Bagnasco.

—

Il Ministero del Tesoro, d'accordo con quello delle Finanze, ha ammesso, per la parte che lo riguarda:

1. La rinnovazione per un altro anno, ed alle stesse condizioni già vigenti della convenzione colla Società Veneta per imprese e costruzioni pubbliche di Padova, relative a facilitazioni nel trasporto di carbon fossile;

2. L'estensione della tariffa locale N. 209, P. V., anche alle spedizioni che verranno eseguite per conto della Società degli Alti Forni e delle Fonderie ed Acciaierie di Terni, da Savona Marittima alle stazioni delle ferrovie della Società Veneta;

3. La rinnovazione per un altro anno, a partire dal 1° gennaio p. v. ed alle stesse condizioni già vigenti della concessione per i trasporti di legname, fatta alla Ditta Fratelli Malcolin di Venezia;

4. La rinnovazione per il venturo anno ed alle stesse condizioni già vigenti, della concessione fruita dalla Ditta Paolo Marasutti, di San Vito al Tagliamento, pel trasporto di legname da Casarsa a Motta e ad Oderzo e per le spedizioni di ferro da San Vito al Tagliamento per le medesime preaccennate due destinazioni.

—

Il Ministero del Tesoro, d'accordo con quello delle Finanze, ha approvato, per la parte che lo riguarda, la nuova proposta di tariffa eccezionale N. 1005 a piccola velocità pel trasporto di acqua potabile destinata a sostituire quella precedente di pari numero, che di conseguenza rimane abrogata. Giusta le disposizioni di detta tariffa, l'Erario abbandona l'intera sua quota di compartecipazione ai prodotti, nella misura del 27.50 per cento quando i trasporti annui raggiungano i 300 vagoni completi da 10 tonnellate; riducendo tale abbandono alla metà, cioè al 13.75 per cento, quando i trasporti annui siano minori di 3000 tonnellate e non inferiori a 1500, e cessando affatto la rinuncia della quale trattasi quando il quantitativo minimo d'acqua trasportata nell'anno concessionale non raggiunga le 1500 tonnellate.

—

Il Ministero del Tesoro, d'accordo con quello delle Finanze, ha ammesso:

1. La rinnovazione a tutto il 1897 della concessione di cui fruisce la Ditta E. Maraini e Comp. per i suoi trasporti di barbabietole a vagone completo destinate a Savigliano;

2. La rinnovazione per un altr'anno a partire dal 1° corrente, della concessione di cui gode la Ditta Giuseppe Roi di Vicenza, per i suoi trasporti di filati di canape, di lino, ecc., alle stesse condizioni già vigenti;

3. La proposta per la concessione a favore della Ditta Bertolo e De Stefani di facilitazione nei trasporti di farine da Bergamo a Biella, quanto per quelli di grano e farine da Genova, Pegli, ecc., in destinazione pure di Biella, contro impegno nella Ditta di trasportare complessivamente in un anno almeno 3000 tonnellate di detta merce.

—

Siamo informati che la Società della Strade Ferrate Meridionali e quella per le Ferrovie del Mediterraneo, hanno esaminato le proposte della Commissione d'inchiesta relative al trasporto ferroviario dei prodotti della industria della paglia, ed hanno consentito ad emettere le « treccie di paglia » al beneficio della tariffa speciale n. 111, serie A. Con questo provvedimento e con quello già recentemente concordato dalla riduzione del peso minimo a quattro tonnellate, vengono pienamente soddisfatte le domande di facilitazione di tariffa, raccomandate dal Ministero dei Lavori Pubblici pei trasporti di cappelli e treccie di paglia e di truciolo.

—

Ci consta che l'Adriatica ha prorogato per un altro anno, a datare del 1° gennaio 1897, la concessione già accordata alla Ditta Bonini, pel trasporto di un determinato quantitativo annuo di cotoni greggi da Genova a Bergamo, Ponte San Pietro, Seriate e stazioni della Valle Seriana.

—

L'Adriatica ha sottoposto, con parere favorevole al Ministero dei Lavori Pubblici, le seguenti domande:

a) Della Ditta Fratelli Feltrinelli, perchè le sia rinnovata per un altro anno, ed alle stesse condizioni, la concessione di cui fruisce per i suoi trasporti di legname semplicemente segato o squadrato, da Belluno a Feltre per Venezia, che va a scadere colla fine dell'anno corrente;

b) Della Ditta Fratelli Lupi di Brindisi, per ottenere la consueta concessione per trasporto di 2500 tonnellate di sansa vergine, dalle stazioni dei tratti Otranto-Brindisi e Monopoli-Brindisi per Brindisi, da effettuarsi nel periodo dal 13 novembre u. s. al 15 aprile del prossimo anno;

c) Della Ditta Officine del gaz in Foggia, per ottenere la rinnovazione per un altro anno ed alle stesse condizioni, della concessione per il trasporto di carbon fossile da Barletta a Foggia, scaduta col 16 del corrente mese.

ANTONIO GALATEO

Il giorno 21 corrente, immaturamente, vittima di una crudele infermità che prima della morte gli aveva offuscato l'eletta intelligenza, spegnevasi in Monza l'avvocato **ANTONIO GALATEO**.

Capo dell'Ufficio legale delle Ferrovie presso la Divisione di Milano, ne usciva nel 1892 per tentare la prova delle urne; ma cessata la lotta, continuò ad essere consulente legale delle ferrovie.

Poeta, scrittore gentile di novelle e di romanzi, oratore ardente e potente, avvocato distintissimo, segnatamente nel patrocinio penale (dove lasciò, nel famoso processo Prandoni e in quello del disastro ferroviario di Grassano, orma non comune), eccelse in ogni campo in cui si applicava la sua lucida, splendida intelligenza.

Alla vedova, ai figli ed ai fratelli, colpiti da tanta sventura, mandiamo le nostre sentite espressioni di dolore.

Il 23 moriva in Milano, dopo breve malattia, il cavaliere **CARLO TIBOLDI**, Ispettore delle Strade Ferrate del Mediterraneo. Era uno dei funzionari più anziani dell'Amministrazione. Godeva la fiducia dei superiori e l'affetto dei colleghi e dipendenti, nei quali in tutti rimarrà sempre vivo il ricordo delle sue ottime qualità di mente e di cuore. Lascia nel dolore la moglie e due figli, a cui mandiamo le nostre condoglianze.

Notizie Ferroviarie Italiane

Ferrovia Vobarno-Caffaro. — Il 22 corrente si è radunato a Brescia il Comitato promotore della ferrovia Vobarno-Caffaro. Erano presenti tutti i membri del Comitato medesimo.

Fra le altre deliberazioni prese, principale è quella di far completare il progetto dell'ingegnere Mantegazza, ora concesso dalla Deputazione provinciale presso la quale era stato depositato: all'uopo venne deliberato di valersi della somma di L. 6000 che la Società della ferrovia Rezzato-Vobarno ha messo a tale scopo a disposizione del Comitato promotore.

Nell'eventualità che le spese di completazione del progetto, malgrado la volenterosa cooperazione di ingegneri della valle, eccedessero le L. 6000 preventivate, l'adunanza deliberò fin d'ora che debbasi provvedere con contribuzioni degli enti maggiormente interessati.

Il Comitato deliberò quindi di intervenire all'adunanza indetta pel 16 gennaio p. v. dal Comitato Trentino, procurando inoltre l'intervento di una rappresentanza della Deputazione provinciale e del Municipio di Brescia, per il che ha già ieri compiuto le pratiche opportune.

Ferrovia da Massa a Follonica. — Il sindaco di Massa Marittima ha presentato al Ministero dei Lavori Pubblici la domanda di concessione ed esercizio di una ferrovia da Massa Marittima a Follonica, con sussidio di L. 3000 al chilometro per 70 anni, avendo già la provincia di Grosseto concesso un sussidio di L. 1000 al chilometro.

Ferrovia Acqui-Cortemilia. — La pratica della ferrovia Acqui-Cortemilia fa il suo corso regolare e sta per arrivare felicemente in porto, grazie all'attività delle persone che si sono assunto l'impegno della riuscita.

È vero che dall'ultima riunione della Commissione per il riparto delle quote sono passate parecchie settimane, ed i Consigli comunali non sono ancora stati convocati per i concorsi. Ma il ritardo avrà i suoi giusti motivi. Se si fosse senz'altro accettato il progetto Giuliani, i Consigli avrebbero già deliberato con cognizione di causa. Ma siccome pare che si voglia portare al detto progetto radicali modificazioni, queste, almeno nella loro essenziale sostanza, devono essere fatte note. Giova pertanto che sia prima accertato che per tali modificazioni non sarà mutato lo scopo della ferrovia.

È poi nell'interesse della Società costruttrice ed esercente di agevolare il suo servizio a favore di tutti i Comuni, perchè così la ferrovia avrà maggior alimento e la Società maggiori profitti.

L'ing. Giuliani, fondandosi non sul semplice buon senso ma sopra studi accurati e completi, ha finito di convincersi che era necessario, sotto ogni sorta di considerazioni, tenersi ora a destra, ora a sinistra della Bormida; secondo che imponeva il corso del fiume, l'andamento della valle e anche l'ubicazione dei Comuni.

Ferrovie del Mediterraneo. — *Prodotti dall'11 luglio al 20 dicembre 1896.* — Nella decade dall'11 al 20 dicembre 1896 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate del Mediterraneo (Rete principale e Rete secondaria) ascesero a L. 3,673,348.06, con un aumento di lire 31,336.17 sulla corrispondente decade del 1895.

L'insieme dei prodotti dal 1° luglio al 20 dicembre 1896 si ragguaglia a L. 64,854,936.41, presentando un aumento di L. 1,453,717.51 sul periodo corrispondente dell'esercizio precedente.

Ferrovie dell'Adriatico. — *Prodotti dal 1° gennaio al 10 dicembre 1896.* — Nella decade dal 1° al 10 dicembre 1896 i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate Meridionali, Rete Adriatica (Rete principale e Rete complementare) ascesero a L. 3,475,644.95, con un aumento di L. 631,059.84 su quelli ottenuti nella corrispondente decade del 1895.

L'insieme dei prodotti dal 1° gennaio al 10 dicembre 1896 si ragguaglia a L. 99,161,966.44, e presenta un aumento di L. 1,400,367.99 in confronto dello stesso periodo del precedente esercizio.

Ferrovie della Sicilia. — *Prodotti dal 1° luglio al 30 novembre 1896.* — Nella decade dal 21 al 30 novembre i prodotti approssimativi del traffico sulle Strade Ferrate della Sicilia (Rete principale, Rete complementare e Stretto di Messina) ascesero a L. 311,483, con un aumento di lire 23,694 sulla corrispondente decade dell'esercizio precedente.

I prodotti dal 1° luglio al 30 novembre 1896 ammontano a L. 4,468,157, con un aumento di L. 41,004 sul corrispondente periodo dell'esercizio precedente.

Tramvia elettrica Varese-Ghirla-Luino. — È stato pubblicato il decreto prefettizio col quale è concessa alla Società tramvie e ferrovie elettriche Varesine l'instata derivazione d'acqua del torrente Margorabbia, a Cunardo, nella quantità di cavalli dinamici nominali 278, allo scopo di creare forza motrice da trasformarsi in energia elettrica per usi industriali e specialmente per la tramvia Varese-Ghirla-Luino.

Notizie Ferroviarie Estere

Ferrovia del Gottardo. — *Prodotti del mese di novembre 1896.* — Il movimento sulle linee della ferrovia del Gottardo (266 chilometri), nel mese di novembre 1896, confrontato con quello dello stesso mese 1895, fu il seguente:

		1896 novembre	1895
Passeggieri trasportati .	Num.	122,000	122,969
» introito . .	L.	403,600	400,126.70
Bagagli e cadaveri . .	Tonn.	380	402
» introito . .	L.	32,000	33,256.91
Bestiame trasportato .	Capi	8,620	14,645
» introito . .	L.	29,400	57,390.66
Merce trasportata . .	Tonn.	83,800	72,669
» introito . .	L.	875,000	797,608.21
Introito complessivo . .	»	1,310,000	1,288,382.48
» chilometrico .	»	5,037.59	4,843 54
Proventi diversi . . .	»	55,000	49,641.78
Introito generale . . .	»	1,395,000	1,338,024.26
Spesa complessiva . .	»	765,000	696,619
» chilometrica . .	»	2,875.94	2,618.87
Introito netto . . .	»	630,000	641,405.26

Nelle spese di esercizio non sono comprese le spese di rinnovazione delle linee e del materiale d'esercizio, che sono rimborsate dal fondo di rinnovazione.

Ferrovia del Sempione. — Il Consiglio nazionale discusse il 21 corr. la convenzione italo-svizzera relativa al Sempione, relatori Geilinger e Ceresole.

Dopo lunga discussione, a cui parteciparono i consiglieri federali Zemp e Lachenal, la convenzione fu approvata senza opposizione.

Approvata così definitivamente la convenzione, lo scambio delle relative ratifiche si farà, come è stabilito, dopo che la Compagnia del Jura-Simplon avrà giustificato di possedere i mezzi finanziari per compiere la grande opera.

— Nello stesso giorno il Senato italiano approvò la stessa convenzione (V. *Cronaca parlamentare*).

Ferrovie Svizzere. — *Per la nuova stazione ferroviaria di Zurigo.* — La Società degli architetti di Zurigo ha, sulla proposta della propria Commissione, risolto di chiedere al Consiglio municipale che abbia a far elaborare da tecnici un progetto proprio per la nuova stazione, ponendo per condizione che siano mantenute libere le comunicazioni colle due sponde della Sihl e sia tralasciato il terrapieno di servizio nel terzo Circondario come nel progetto della ferrovia Nord-Est.

— *Ferrovia Giura-Sempione.* — Il Consiglio d'amministrazione della ferrovia Giura-Sempione si è riunito il 19 corr. a Berna. Esso confermò la sottoscrizione di 50,000 azioni della linea Konolfingen-Thun a condizione che questa risoluzione diverrà definitiva appena il capitale azioni abbia raggiunto i franchi 2,728,000 e non i fr. 2,828,000, come era stato fissato precedentemente.

Si adottò pure un regolamento che fissa gli indennizzi da accordarsi ai direttori ed alle loro famiglie in caso di morte e di invalidità. Si accordarono alla Direzione ed alla Commissione unitamente i pieni poteri necessari per stabilire i conti ed il prodotto netto degli esercizi 1890 a 1895, e fornire al Consiglio federale entro il 31 dicembre le indicazioni necessarie per servir di base al calcolo del reddito della linea, in vista di un eventuale riscatto.

Prese poi atto della presentazione del bilancio preventivo per il 1897, che sarà sottoposto al Comitato d'amministrazione. Rielesse membro del Comitato d'amministrazione, per due anni, in rimpiazzo del signor Eugenio Richard, il signor Roberto Comtesse. Approvò un annesso al contratto d'esercizio della regionale di Val de Travers. Finalmente autorizzò l'ordinazione di 200 vagoni per mercanzia.

— *Per la ferrovia diretta Berna-Neuchatel.* — Il Consiglio di Stato di Neuchatel ha scritto al Comitato d'iniziativa di Berna per una linea diretta Berna-Neuchatel, perchè abbia a convocare nel più breve termine possibile una riunione onde possa presentare la proposta formale di accettare la linea per St. Blaise.

Ferrovie Austriache. — *Il riscatto della ferrovia Nord-West.* — La *Vossische Zeitung* annunzia che nel gennaio prossimo il Governo riprenderà le trattative per il riscatto della Nord-West su nuove basi, per assumerne l'esercizio nel secondo semestre del 1897.

Invece nei circoli finanziari di Vienna si assicura che la notizia data dalla *Gazzetta di Voss* non ha ombra di fondamento, e che il consigliere aulico Künhelt, che il Governo nominò testè direttore della ferrovia Nord-West, ha chiesto di essere pensionato.

Ferrovie Turche. — *Le garanzie ferroviarie.* — A provare come non avesse ombra di fondamento la notizia pubblicata da alcuni giornali esteri, secondo la quale, stante le strettezze finanziarie in cui si trova, il Governo turco abbia intenzione di sopprimere le garanzie concesse a favore di parecchie Società ferroviarie, basti il dire che, fino ad ora, la cassa del Debito Pubblico ottomano pagò già, a titolo di garanzia, 3,350,000 franchi alla ferrovia Haidar-Pascià-Angora, 1,844,000 franchi alla linea Eskicher-Konia e 3,670,000 franchi alla strada ferrata Salonicco-Monastir.

Ferrovie Russo-Chinesi. — Un ordine imperiale conferma lo Statuto della Società delle Ferrovie della China orientale pella costruzione della ferrovia dalla frontiera occidentale della provincia di Holun-Kiang fino alla frontiera ad oriente della provincia di Kirin e per l'allacciamento di questa linea coi tronchi che il Governo russo costruirà per collegare la Transiberiana colla ferrovia suindicata. La Società è formata dalla Banca Russo-Chinese. Gli acquirenti di azioni possono essere soltanto russi oppure chinesi. Il capitale della Società è di 5 milioni di rubli e la ferrovia deve essere compiuta nel 1903.

Kirin è una provincia della Manciuria, quindi chinese. Si tratta dell'esecuzione di quella parte del trattato russo-chinese che riguarda la costruzione di ferrovie d'allacciamento colla linea russa siberiana; trattato la cui esistenza fu negata, ma che potrebbe affermarsi coi fatti. L'*ukase* imperiale, intanto, rivela un accordo ferroviario tra la Russia e la China.

Notizie Diverse

Società di Navigazione Generale. — Sabato scorso si tenne l'Assemblea generale degli azionisti, sotto la presidenza del comm. Gallotti; vi erano rappresentate 60,300 azioni. Dopo la lettura della relazione del Consiglio, dalla quale risulta che l'utile netto dell'esercizio 1895-96 si è ragguagliato a L. 2,654,429.91, l'Assemblea approvò il riparto dell'utile stesso nei termini proposti dal Consiglio, cioè: il 5 0[0 statutario alla riserva in L. 132,721.50; L. 1,000,000, già distribuite agli azionisti come acconto interessi; L. 1,375,000 da distribuirsi in ragione di lire 12.50 per azione, a datare dal 31 dicembre corrente; e L. 26,226.36 da portarsi a conto nuovo.

Nell'ordine del giorno di approvazione dei conti dello scorso esercizio, l'Assemblea espresse un voto di plauso ai criteri seguiti dall'Amministrazione ed all'opera sua assidua ed intelligente.

Furono per ultimo confermati tutti i Consiglieri uscenti di carica.

La telegrafia senza fili. — Si ha da Londra che un italiano, il signor Marconi, è riuscito ad una importante scoperta, sciogliendo il problema della telegrafia senza fili. Un esperimento pubblico dato appunto a Londra dal Marconi è riuscito perfettamente: grandi esperimenti si faranno in breve con le correnti elettrostatiche marconiane fra Penarth e alcuni bastimenti in alto mare. Si tratta di riflettere con speciali specchi curvi le onde elettriche ad una distanza di circa 4 chilometri, in modo da farle servire alla trasmissione dei segnali telegrafici di Morse.

Nuove miniere di ferro nella Spagna. — Nell'ultima adunanza tenuta in Bilbao dal *British Iron and Steel Institute* l'attenzione dei congressisti fu richiamata sopra il fatto che a Cerain, villaggio del versante orientale dei monti Cantabrici, a circa 10 chilometri dalla stazione di Besain, sulla linea principale delle ferrovie del Nord, esisteva non ancora schiuso alla produzione, un gruppo di 10 miniere della superficie complessiva di circa 200 acri. Queste miniere potrebbero essere facilmente collegate mediante una ferrovia a scartamento ridotto alla linea ferroviaria principale che mette a Passages, che è uno dei primi porti della Spagna. Si stima che vi siano sul luogo circa tre milioni di tonnellate di minerale, fatta deduzione del minerale povero e dei rifiuti. I minerali di Cerain sono limonite ed ossido bruno idrato di ferro, e, mentre in certi punti si trovano assolutamente allo scoperto, in altri stanno ad una profondità non maggiore di 1 ad 1 1[2 metri dalla superficie del suolo. Si dice ancora che il loro rendimento in metallo sia del 55 0[0 e che contengano solo una piccolissima porzione di fosforo.

Così, come fu notato nell'accennata adunanza, mentre sul mercato spagnuolo sono in questi ultimi tempi rapidamente scemati gli *stocks* di minerale di ferro, stanno ora per schiuderglisi nuove amplissime sorgenti di rifornimento.

Produzione carbonifera degli Stati Uniti. — Nel 1895 la produzione del carbon fossile agli Stati Uniti superò di molto quella di tutti gli anni precedenti e fu di 193,117,530 tonnellate con un aumento su quella del 1894 di 22,376,004 tonnellate.

Lavori progettati nella provincia di Malaga. — La provincia di Malaga è stata autorizzata da diverse leggi e regolamenti a creare una rete di strade, di cui una parte ha ricevuto un principio di esecuzione.

Le strade progettate richiedono diversi ponti, preferibilmente di ferro, i materiali dei quali saranno chiesti alla industria straniera, se il loro costo su luogo e la loro qualità offrissero qualche vantaggio su quelli prodotti dagli stabilimenti metallurgici della penisola.

Gli industriali italiani che desiderano presentarsi come concessionari dei lavori, possono avere ragguagli tecnici indirizzandosi sia all'Ufficio dei Lavori pubblici del Governo civile della provincia suddetta, sia all'Ingegnere-Capo dei ponti e strade (*puentes y caminos*).

Le Banche nel Giappone. — Nel 1894 il Giappone contava 727 Banche, alla fine del 1895 erano 823, al 30 giugno di quest'anno 1027.

Il capitale aumenta con rapidità anche maggiore. Difatti, mentre il capitale complessivo delle Banche era di 92 milioni di *yen* (scudi nostri) alla fine del 1894, era salito a 160 milioni alla fine del 1895 e a 190 milioni al 30 giugno 1896. A quest'ora ha toccato di certo il miliardo di franchi.

Tutte le altre Società commerciali avevano aumentato il loro capitale da 110 milioni di *yen* a 180 milioni.

MEMORANDUM PRATICO

GUIDA DEGLI APPALTATORI

I. — Lavori e Forniture per Ferrovie.

Segniamo con un asterisco * le notizie di cui diamo maggiori ragguagli nelle INFORMAZIONI PARTICOLARI, ove sono pubblicate eziandio le *Deliberazioni del Consiglio di Stato* e le *Deliberazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici.*

1. — Progetti e preventivi di spese presentati per l'approvazione al R. Ispettorato Generale.

Rete Adriatica. — Contratto * per fornitura di ghiaia e pietrisco occorrente alla nuova stazione di Fabriano.

3. — Gare aggiudicate provvisoriamente.

Rete Mediterranea. — Alla Ditta Cambiaggio Gaetano di Busalla l'appalto * dei lavori da eseguirsi in stazione di Ronco, sulla Succursale dei Giovi, col ribasso del 20.95 0|0 sui prezzi di tariffa.

Rete Adriatica. — Alla Ditta Cerbai, di Sampiero a Sieve, i lavori * di consolidamento di trincea sulla linea Faenza-Firenze, col ribasso del 24.50 0|0 sui prezzi di tariffa.

5. — Contratti stipulati dalle Società Ferroviarie.

Rete Mediterranea (Seduta del Comitato, 21 dicembre). — Colla Ditta Hermann Günter di Vienna per fornitura di kg. 320,000 di olio minerale per la distillazione del gaz ricco;

Colla Ditta Vandero Filippo di S. Marzanotto per esecuzione dei lavori di difesa della ferrovia Castagnole-Asti e della strada provinciale contro le corrosioni dal Tanaro presso Asti;

Colla Ditta G. B. Bianchi di Como per fornitura di kg. 200,000 di juta cardata per pulitura meccanismi;

Colla Ditta fratelli Feltrinelli per fornitura di mc. 1193 circa di legname *pitch-pine* in pezzi segati a dimensioni fisse;

Colla Ditta fratelli Diatto di Torino per fornitura di una carrozza di seconda classe a due assi, due compartimenti con terrazzini alle estremità per treni locali per la Roma-Viterbo;

Colla Ditta Grancini Antonio e C. di Milano per fornitura di kg. 5000 di pasta per autopoligrafo;

Colla Ditta Paolo Gemignani di Viareggio per fornitura di pietrisco occorrente per inghiaiamento piazzali e passaggi a livello delle linee della Sezione di Spezia;

Colla Ditta Gervaso Giuseppe di Valenza per demolizione e ricostruzione di 4 anelli di rivestimento in muratura della Galleria di Valenza;

Colla Ditta Fried. Krupp di Essen per fornitura di 400 viere a cciaio Martin Siemens fucinate per dischi di locomotive.

II. — Opere pubbliche e provviste occorrenti.

Appalti.

Deputazione Provinciale di Catania (25 gennaio, ore 13, 1ª asta). — Appalto dei lavori di ricostruzione ponte a travata metallica sul fiume Gurnatunga lungo la strada provinciale Raddusa-Fondaco delle Canne. Importo lire 43,082.94. Fatali 9 febbraio, ore 12.

APPALTI ALL'ESTERO.

La *Gaceta de Madrid* del 14 novembre u. s., pubblica l'avviso d'appalto per la costruzione di moli nel porto di Valenza con una spesa preventivata di 13,511,623.41 pesetas.

Le offerte si ricevono fino al 14 gennaio 1897 all'1 pom. alla « Direcion General de Obras pubblicas do Ministerio de Fomento in Madrid » o al « Gobierno Civil » delle 49 provincie della Spagna.

III. — Forniture diverse.

Aste.

R. Fabbrica d'Armi — Torre Annunziata (29 dicembre, ore 16, unica e definitiva). — Fornitura di kg. 300 di **ferro** in filo grosso a lire 0.40, e kg. 58700 scelto in verghe a lire 0.40. Cauz. lire 2360. Consegna in giorni 60.

Laboratorio Pirotecnico — Capua (11 gennaio, ore 10, unica e definitiva). — Fornitura di kg. 1000 di **ottone** in lamiera grossa a lire 1.80; kg. 2000 mezzana a lire 1.85; kg. 4000 sottile a lire 1.90; kg. 1900 **rame** in lamiera mezzana a lire 2.10; kg. 2000 sottile a lire 2.20. Cauz. lire 2149. Consegna a giorni 30.

R. Fonderia — Torino (12 gennaio, ore 9, unica e definitiva). — Fornitura di kg. 25000 di **rame** diverso a lire 1.45 il kg. Cauzione lire 3625. Consegna a giorni 40.

GUIDA DEGLI AZIONISTI

PREZZI DEI TITOLI FERROVIARII.

		10bre 19	10bre 26
Azioni Ferrovie Biella	L.	510	510
» » Mediterranee	»	514	515
» » Meridionali	»	666	667.25
» » Pinerolo (1ª emiss.)	»	380	380
» » » (2ª »)	»	359	359
» » Secondarie Sarde	»	278	278
» » Sicule	»	605	605
Buoni Ferrovie Meridionali	»	555.50	555.50
Obbligazioni Ferrovie Adriatiche Mediterranee e Sicule *A. B. C. D.*	»	293	294
» » Cuneo (2ª emiss.)	»	317	317
» » Gottardo 4 %	»	101.50	101.50
» » Mediterranee 4 0|0	»	495.50	493.50
» » Meridionali	»	302	302
» » Meridionali Austriache	»	389.50	390
» » Palermo-Marsala-Trapani	»	306.50	306.50
» » » 2ª emiss.	»	281.50	282
» » Pontebba	»	469	469
» » Sarde, serie *A*	»	291	291
» » » serie *B*	»	292	292
» » » 1879	»	292.50	292.50
» » Savona	»	315	315
» » Secondarie Sarde	»	434	434
» » Sicule 4 0|0 oro	»	478.50	478.50
» » Tirreno	»	470	470
» » Vittorio Emanuele	»	313	313

ESTRAZIONI E PAGAMENTI.

Ferrovia Vigevano-Milano. — Distinta delle Azioni estratte e rimborsabili in lire 500 dal 1° febbraio:

231	336	371	791	1278	1609	1881	2199
2200	2748	2946	3657	3747	3981	4171	4311
4642	5080	6269	6527	6835	7357	7743	7779
7939	8078	8087	8174	8519	8664	9107	9112
10304	10312	10647	10827	11250	11442	11604	11832
11917	12049	12435	12737	12752	13241	13444	13508.

Saranno pure rimborsate in lire 500 le Obbligazioni della serie 478 e 570 state estratte.

Ferrovia Nord-Milano. — Dal 2 gennaio p. v. pagamento delle Cedole seguenti:

N. 17 Obbligazioni 4 1[2 0[0, serie III, L. 11.25
» 3 » 4 » » » 10 00

e rimborso delle Obbligazioni estratte.

Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde. — La *Gazzetta Ufficiale* del 21 dicembre corrente pubblica la distinta delle Azioni estratte e rimborsabili dal 2 gennaio.

A tale epoca saranno pure pagate:

la cedola numero 47 del semestre scadente,
» » 48 Obbl. serie *B*, in lire 5,78.

Navigazione Generale Italiana. — Dal 1° gennaio sarà pagata la cedola 28 in lire 12.50 per saldo utili esercizio 1895-96.

Rete Adriatica. — Pagamenti e rimborsi (Vedi *Avvisi Società Ferroviarie*).

Ferrovia Udine Pontebba. — Distinta di 73 obbligazioni da L. 500 rimborsabili dal 1° gennaio 1897.

787 883 931 1263 1338 2220 2285 4109
4283 4523 5054 5096 5118 5497 6320 8712
9048 9558 10521 10736 10756 12269 14164 15226
16768 16971 19200 19516 25022 25152 25286 25563
27210 27962 27996 28127 28259 28969 29372 30849
31013 32471 33144 33283 33796 33894 34933 35103
35207 35257 35432 36120 36266 36672 37257 37861
39610 39822 40934 40949 45198 45473 45678 45721
49070 49493 50200 50986 51012 51525 51188 54278
55122.

Avvisi delle Società Ferroviarie

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Società anonima, sedente in Firenze
Capitale L. 260 milioni interamente versato

Esercizio della Rete Adriatica.

Si notifica ai signori portatori di *Buoni in oro* che le sottoindicate Casse sono incaricate di eseguire, a partire dal 1° gennaio prossimo, **il pagamento della Cedola 54ª di L. 15 in oro** per il semestre d'interessi scadente il 31 dicembre andante, nonchè il **rimborso in L. 500 in oro dei Buoni estratti nel 53° sorteggio** avvenuto il 1° ottobre decorso.

Firenze, Bologna Cassa della Societa.
Milano Zaccaria Pisa.
Genova Cassa Generale.
Ancona, Roma, Torino, Livorno, Napoli, Venezia Banca d'Italia.
Parigi, Ginevra Banca di Parigi e dei Paesi Bassi.
Vienna I. R. priv. Stabil. Austriaco di Credito per Comm. ed Ind.

Si notifica ai signori Azionisti che a partire dal 1° gennaio p. v. le sottoindicate Casse sono incaricate di pagare la **Cedola (Coupon) N. 53 di Lire 12.50** per il semestre d'interessi scadente il 31 dicembre andante.

Firenze, Bologna Cassa della Società.
Genova Cassa Generale.
Milano Zaccaria Pisa.
Ancona, Napoli, Livorno, Roma, Torino, Venezia Banca d'Italia.
Parigi Società Gen. di Credito Industriale e Commerciale.
» Banca di Parigi e dei Paesi Bassi.
Ginevra Bonna e C.
Basilea De Speyr e C.
Berlino Meyer Cohn.
» Robert Warschauer e C.
» Deutsche Bank.
Londra Baring Brothers e C. Limited.
Francoforte s[M Frankfurter filiale der Deutschen Bank.
Vienna I. R. priv. Stab. Austr. di Credito p. Comm. ed Ind.

(al cambio che verrà ulteriormente indicato)

Parimenti il 1° gennaio prossimo saranno rimborsate, unicamente presso la Direzione Generale, le Azioni estratte al sorteggio effettuato il 15 corrente, cessando le medesime di essere fruttifere.

Ogni Portatore di Azioni estratte riceverà all'atto del rimborso la *Cartella di godimento al Portatore*, di cui all'art. 54 degli Statuti sociali.

S'informano altresì i signori Azionisti che la Società riceve le proprie Azioni in deposito a custodia gratuita.

Firenze, 17 dicembre 1896. LA DIREZIONE GENERALE.

G. PASTORI, *Direttore-proprietario responsabile.*

PRODOTTI APPROSSIMATIVI DELLE FERROVIE ITALIANE

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

ESERCIZIO DELLA RETE ADRIATICA. — 34ª Decade — dal 1° al 10 Dicembre 1896

RETE PRINCIPALE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Prodotti indiretti	TOTALE	Media dei chilom. esercitati
PRODOTTI DELLA DECADE.							
1896	875,188.81	39,299.91	469,567.29	1,789,639.55	7,595.73	3,181,291.29	4,247.00
1895	914,653.25	40,610.45	372,108.40	1,290,287.22	12,948.75	2,630,608.07	4,215.00
Differenze nel 1896	— 39,464.44	— 1,310.54	+ 97,458.89	+ 499,352.33	— 5,353.02	+ 550,683 22	+ 32.00
PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.							
1896	35,797,864.79	1,786,618.48	12,010,742.51	41,988.582.29	384.397.34	91,968,205.41	4,247.00
1895	35,986,831.42	1,702.404.10	11,563,654.15	41,174,486.34	395,026.15	90,822 402.16	4,215.00
Differenze nel 1896	— 188,966.63	+ 84,214.38	+ 447,088.36	+ 814,095.95	— 10,628.81	+ 1,145,803.25	+ 32.00

RETE COMPLEMENTARE

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Prodotti indiretti	TOTALE	Media dei chilom. esercitati
PRODOTTI DELLA DECADE.							
1896	96,659.13	2,820.65	10,126 84	181,412.32	334.72	294,353 66	1,359 88
1895	69,312.45	1,238.70	23,832.15	118,208.62	1,385.12	213,977.04	1,391.87
Differenze nel 1896	+ 27,346 68	+ 1,581.95	— 13,705.31	+ 66,203.70	— 1,050.40	+ 80,376.62	— 31.99
PRODOTTI DAL 1° GENNAIO.							
1896	2,519,966 53	67,409 49	845,748 72	3,716,187.85	44,448.44	7,193,761.03	1,359.88
1895	2,487,058.30	63,825.24	799,970.41	3,543,696.63	44,645.71	6,939,196.29	1,340.67
Differenze nel 1896	+ 32,908.23	+ 3,584 25	+ 45,778.31	+ 172,491.22	— 197.27	+ 254,564.74	+ 19.21

PRODOTTI PER CHILOMETRO DELLE RETI RIUNITE

PRODOTTO DELLA DECADE			PRODOTTO RIASSUNTIVO		
esercizio corrente	esercizio precedente	Differenza nel 1896	dell'anno corrente	dell'anno precedente	Differenza nel 1896
619.89	507.34	+ 112.55	17,685.76	17,596.72	+ 89.04

SOCIETA ITALIANA PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

15ª Decade — Dal 21 al 30 Novembre 1896.

ANNI	Viaggiatori	Bagagli	Grande Velocità	Piccola Velocità	Introiti fuori traffico	TOTALE	Media dei chilom. esercitati	Prodotti per chilom.
RETE PRINCIPALE								
PRODOTTI DELLA DECADE								
1896	84,240.00	1,940.00	9,376.00	142,485.00	653.00	238,694.00	616.00	387.00
1895	79,083.00	1,780.00	8,320.00	126,346.00	794.00	216,323.00	616.00	351.00
Differenze nel 1896	+ 5,157.00	+ 160.00	+ 1,056.00	+ 16,139.00	— 141.00	+ 22,371.00	»	+ 36.00
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 30 NOVEMBRE 1896.								
1895-96	1,413,284.00	28,205.00	155,234.00	1,875,916.00	18,449.00	3,491,088.00	616.00	5,667.00
1894-95	1,459,065.00	31,086.00	166,040.00	1,821,381.00	20,280.00	3,497,852.00	616.00	5,678.00
Differenze nel 1896	— 45,781.00	— 2,881.00	— 10,806.00	+ 54,535.00	— 1,831.00	— 6,764.00	»	— 11.00
RETE COMPLEMENTARE								
PRODOTTI DELLA DECADE								
1896	32,347.00	539.00	2,768.00	33,282.00	153.00	69,089.00	484.00	143.00
1895	32,777.00	649.00	2,418.00	31,641.00	80.00	67,565.00	484.00	140.00
Differenze nel 1896	— 430.00	— 110.00	+ 350.00	+ 1,641.00	+ 73.00	+ 1,524.00	»	+ 3.00
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 30 NOVEMBRE 1896.								
1895-96	543,669.00	9,178.00	41,477.00	316,757.00	2,833.00	913,914.00	484.00	1,888.00
1894-95	535,923.00	7,890.00	37,815.00	284,201.00	3,938.00	869,767.00	484.00	1,797.00
Differenze nel 1896	+ 7,746.00	+ 1,288.00	+ 3,662.00	+ 32,556.00	— 1,105.00	+ 44,147.00	»	+ 91.00
STRETTO DI MESSINA								
PRODOTTI DELLA DECADE								
1896	2,646.00	96.00	254.00	704.00	»	3,700.00	23.00	161.00
1895	2,688.00	161.00	302.00	750.00	»	3,901.00	23.00	170.00
Differenze nel 1896	— 42.00	— 65.00	— 48.00	— 46.00	»	— 201.00	»	— 9.00
PRODOTTI DAL 1° LUGLIO AL 30 NOVEMBRE 1896.								
1895-96	49,148.00	1,694.00	3,115.00	9,170.00	28.00	63,155.00	23.00	2,746.00
1894-95	47,786.00	1,736.00	3,138.00	6,846.00	28.00	59,534.00	23.00	2,588.00
Differenze nel 1896	+ 1,362.00	— 42.00	— 23.00	+ 2,324.00	»	+ 3,621.00	»	+ 158.00

ANNUNZI

SOCIETÀ ITALIANA
PER LE STRADE FERRATE DELLA SICILIA

Società anonima — Sede in Roma — Capitale L. 20 milioni, interamente versato

Pagamento della Cedola Numero 21 delle Azioni.

Si notifica ai signori Azionisti che, a partire dal 28 dicembre 1896, le sottoindicate Casse pagheranno, contro consegna della Cedola n. 21, **la somma di lire 20 per Azione**, di cui lire 7.50 a saldo degli utili dell'Esercizio sociale 1895-96, in conformità della deliberazione presa dall'Assemblea generale degli Azionisti del 30 novembre p. p., e lire 12.50 per acconto sugli utili dell'esercizio in corso, a norma della deliberazione consigliare del 30 novembre 1896.

Roma, 17 dicembre 1896. LA DIREZIONE GENERALE.

Palermo, presso la Cassa Centrale della Società. — **Firenze**, presso la Cassa Centrale delle Ferrovie Meridionali. — **Firenze, Genova, Milano, Roma**, presso la Banca d'Italia e la Banca Commerciale Italiana. — **Messina**, presso la Banca d'Italia e la Banca di Messina. — **Napoli**, presso la Banca d'Italia e la Cassa della Società delle Strade Ferrate del Mediterraneo. — **Torino**, presso la Banca d'Italia e i sigg. Fratelli Marsaglia e C., in liquidazione. — **Alessandria, Ancona, Asti, Bari, Bologna, Cagliari, Catania, Livorno, Novara, Padova, Perugia, Porto Maurizio, Venezia, Vercelli, Verona**, presso la Banca d'Italia. — **Trieste**, presso la Filiale dello Stabilimento Austriaco di Credito. — **Francoforte**, presso i sigg. D'Erlanger et Fils. — **Basilea**, presso la Basler Handels Bank. — **Londra**, presso i signori P. P. Rodocanachi e C. — **Parigi**, presso il Crédit Lyonnais.

SOCIETÀ ITALIANA PER LE STRADE FERRATE MERIDIONALI

Società anonima sedente in Firenze - Capitale sociale 260 milioni, interamente versati

Servizio Finanza e Titoli Esercizio della Rete Adriatica

Estrazione delle Azioni dell'anno 1896

eseguitasi in seduta pubblica il 15 dicembre 1896, rimborsabili in L. **500**, dal 1° gennaio 1897, verso esibizione delle Cartelle munite delle Cedole semestrali pei frutti non scaduti a partire dal giorno del rimborso.

Ogni possessore di Azione estratta riceverà la Cartella di godimento al portatore di cui all'articolo 54 degli Statuti sociali.

TITOLI da 1		TITOLI da 5			TITOLI da 10		
Numeri delle Azioni		N. delle Cartelle	Numeri delle Azioni		N. delle Cartelle	Numeri delle Azioni	
dal N.	al N.		dal N.	al N.		dal N.	al N.
661	670	303	11511	11515	948	69471	69480
1381	1390	304	11516	11520	3105	91041	91050
361651	361660	3637	28181	28185	3470	94691	94700
369571	369580	3638	28186	28190	4308	103071	193080
420491	420500	5471	37351	37355	4407	104061	104070
		5472	37356	37360	4750	107491	107500
		5645	38221	38225	4926	109251	109260
		5646	38226	38230	5697	116961	116970
		6367	41831	41835	7760	137591	137600
		6368	41836	41840	7873	138721	138730
		6435	42171	42175	8023	140221	140230
		6436	42176	42180	8091	140901	140910
		6897	44481	44485	8108	141071	141080
		6898	44486	44490	9223	152221	152230
		6907	44531	44535	9537	155361	155370
		6908	44536	44540	12055	180541	180550
		8533	52661	52665	12400	183991	184000
		8534	52666	52670	12961	189601	189610
		9073	55361	55365	13011	190101	190110
		9074	55366	55370	13073	190721	190730
		14937	269681	269685	13288	192871	192880
		14938	269686	269690	13591	195901	195910
		18961	289801	289805	13764	197631	197640
		18962	289806	289810	17109	301081	301090
		20371	381851	381855	17619	306181	306190
		20372	381856	381860	17755	307541	307550
		20737	383681	383685	18130	311291	311300
		20738	383686	383690	18428	314271	314280
		21025	385121	385125	19169	321681	321690
		21026	385126	385130	19380	323791	323800
		21239	386191	386195	19758	327571	327580
		21240	386196	386200	19948	329471	329480
		21353	386761	386765	20078	330771	330780
		21354	386766	386770	20187	331861	331870
		21405	387021	387025	20209	332081	332090
		21406	387026	387030	20374	333731	333740
		23511	387551	397555	22167	351661	351670
		23512	397556	397560	22386	353851	353860
		24077	425381	425385	23329	403281	403290
		24078	535386	425390	24886	418851	418860
		26749	438741	438745	25161	444101	444110
		26750	438746	438750	25822	450711	450720
		26843	439211	439215	26754	460031	460040
		26844	439216	439220	27273	465221	465230
		26977	439881	439885	28093	473421	473430
		26978	439886	439890	28101	473501	473510

Firenze, 15 dicembre 1896. **LA DIREZIONE GENERALE.**

NB. — Presso l'Amministrazione Centrale della Società e presso i Banchieri corrispondenti si trova l'elenco delle Azioni estratte precedentemente e non ancora rimborsate.

SOCIETÀ ITALIANA

per le Strade Ferrate della Sicilia

Società Anonima con Sede in Roma

Capitale L. 20 milioni interamente versato

OBBLIGAZIONI 4 0|0 ORO.

Si notifica ai signori possessori delle dette obbligazioni sociali che il 2 gennaio 1897 saranno pagate le seguenti cedole:

Cedola n. 12 dell'emissione 1891
» n. 10 » 1892
» n. 8 » 1893
» n. 4 » 1895

Col detto giorno avrà luogo anche il rimborso delle obbligazioni estratte il 1° ottobre p. p. e descritte nell'avviso inserito nel n. 233 del 2 ottobre della *Gazzetta Ufficiale*.

Il pagamento avrà luogo presso la Cassa Sociale e le Banche incaricate di tale servizio.

Roma, 10 dicembre 1896.

La Direzione Generale.

Digitized by Google

STRADE FERRATE DEL NORD E DI PARIGI-LIONE-MEDITERRANEO

Corrispondenze tra Londra, Parigi e l'Italia.

Dai punti contro indicati alle Stazioni sotto indicate: (Diritto di porto compreso)		BIGLIETTI SEMPLICI — Londra (1) 1a classe	Londra (1) 2a classe	Parigi (2) 1a classe	Parigi (2) 2a classe	BIGLIETTI D'ANDATA E RITORNO — Londra (3) (Diritto di porto compreso) 1a classe	Londra (3) 2a classe	Londra (3) validità	Parigi (4) 1a classe	Parigi (4) 2a classe	Parigi (4) validità
Via Moncenisio											
Torino	via Calais	166 35	116 55	90 75	61 60	254 —	187 85	45 giorni	147 60	106 10	30 giorni
	via Boulogne	160 25	112 05								
Milano	via Calais	180 90	129 15	104 85	72 25	272 25	199 30	45 giorni	166 35	119 —	30 giorni
	via Boulogne	175 60	124 65								
Venezia	via Calais	—	—	141 75	97 30	—	—	—	216 35	154 —	30 giorni
	via Boulogne										
Genova	via Calais	187 —	131 —	111 40	76 05	—	—	—	167 10	119 15	30 giorni
	via Boulogne	180 90	126 50								
Via Genova											
Livorno	via Calais	209 90	147 05	134 30	92 10	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	203 80	142 55								
Firenze	via Calais	217 30	152 25	141 70	97 30	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	211 20	147 75								
Roma	via Calais	249 —	174 40	173 40	119 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	242 90	169 90								
Napoli	via Calais	279 85	196 —	204 25	141 05	478 50	353 95	6 mesi (**)	—	—	—
	via Boulogne	273 75	191 50								
Via Bologna											
Firenze	via Calais	224 60	157 30	149 —	102 35	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	218 50	152 80								
Roma	via Calais	263 85	184 80	188 25	129 85	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	257 75	180 30								
Napoli	via Calais	294 80	206 50	220 60	152 45	—	—	—	—	—	—
	via Boulogne	288 70	202 —								
Brindisi, Via Napoli	via Calais	325 85	228 20	250 25	173 25	543 25	399 30	6 mesi (*)	—	—	—
	via Boul.	319 75	228 70								
Brindisi, Via Bolog.	via Calais	302 65	211 95	227 05	157 —	525 45	386 80	6 mesi	—	—	—
	via Boul.	296 55	207 45								

OSSERVAZIONI.

Biglietti semplici.

(1) Questi biglietti sono validi per 17 giorni, eccetto quelli da o per Brindisi, la cui validità è di 30 giorni e che permettono ai viaggiatori di fermarsi a tutte le stazioni della P-L-M poste lungo l'itinerario ed a sei stazioni italiane a loro scelta.

Per diritto del bollo fr. 0.10 per i biglietti al disopra di 10 franchi.

(2) Questi biglietti sono validi per 10 giorni, tranne quelli per o da Brindisi, che valgono per 20 giorni.

Biglietti d'Andata e Ritorno.

(3) Questi prezzi comprendono la traversata di Parigi per la Ferrovia di cinta.

(*) I viaggiatori partiti da Brindisi hanno facoltà di recarsi da Foggia a Napoli, facendo dal Capo-stazione di Foggia annotare la necessaria autorizzazione sul biglietto; eglino raggiungeranno poscia, a loro spese, l'itinerario a Falconara per Roma. — Allo stesso modo, nel senso inverso, possono percorrere a loro spese il tragitto Falconara-Roma-Napoli, ove, presentando al Capo-stazione il loro biglietto, questo sarà dichiarato valido per raggiungere l'itinerario a Foggia.

(**) I viaggiatori diretti a Londra possono recarsi da Roma a Firenze per Grosseto e Siena o per Pisa od Empoli e ritornar poscia a Pisa per questa ultima via.— Nel senso inverso i viaggiatori diretti a Brindisi possono recarsi da Pisa a Firenze per Empoli, ritornare a Pisa per la stessa via o dirigersi ad Empoli su Roma per Siena e Grosseto.

(4) La durata della validità dei biglietti d'andata e ritorno Parigi-Torino è aumentata a 45 giorni quando i viaggiatori giustifichino d'aver preso a Torino un biglietto di viaggio circolare interno italiano.

Servizio tra Londra, Parigi e l'Italia per il Moncenisio.

ANDATA

STAZIONI	1a e 2a CLASSE	1a e 2a CLASSE (Via Folkestone)	1a e 2a CLASSE (*)	1a e 2a CLASSE (***)		Treno di lusso PENINSULAR-EXPRESS settimanale il venerdì part. da LONDRA (1)
Londres Ch.-Cross Par.	9 — a.	10 — a.	11 — antim.	9 — p.		9 — p.
Londres Victoria . . —	9 — a.		11 — antim.	9 — p.		9 — p.
Douvres . . . . —	10 55 a.		1 — pomer.	11 — p.		11 — p.
(ora di Greenwich) . Arr.	12 15 a.		2 20 pomer.	12 20 a.		12 20 p.
Calais-M. (*Buffet*)	*Déjeun.*					
(ora francese) . Par.	1 — p.		3 — pomer.	1 19 a.		1 — a.
Boulogne-Gare . . Arr.	1 39 p.	2 18 p.	—	1 59 a.		—
(*Buffet*) Par.	1 41 p.	2 23 p.	—	2 01 a.		—
Amiens (*Buffet*) . Arr.	3 14 p.	3 59 p	5 12 pomer.	3 41 a.		3 — a.
Amiens (*Buffet*) . Par.	3 19 p.	4 04 p.	5 17 pomer.	3 46 a.		3 05 a.
Paris-Nord (*Buffet*) Arr.	5 — p.	5 40 p.	7 — pomer.	5 38 a.		Per la grande cintura
	Pranzo					
Paris-Nord (*Buffet*) Par.	*Vagon-Restaurant*		7 44 pomer.	6 44 a.		
Paris-Lyon (*Buffet*) Arr.			8 24 pomer.	7 45 a.		
	(B) 1a e 2a classe		1a e 2a classe	1a cl.	1a 2a cl.	
Paris-Lyon (*Buffet*) Par.	8 55 p.		9 10 p.	9 25 a.	2 15 p.	
Dijon . . . . Arr.	1 52 a.		2 24 a.	2 03 p.	7 13 p.	9 49 a.
Genève . . . . —	»		8 51 a.	11 47 p.	—	—
Aix-les-Bains . . . . —	6 31 a.		7 58 a.	10 45 p.	12 27 a.	2 14 p.
Chambéry . . . . . . —	6 55 a.		8 31 a.	11 24 p.	12 50 a.	2 35 p.
Modane . . . . —	9 48 a.		1 38 p.		3 36 a.	5 18 p.
Torino (ora dell'Europa centrale (2). . . Arr.	2 20 p.		6 40 p.	—	8 10 a.	9 33 p.
Torino . . . . Par.	2 40 p.		7 55 p.	—	8 45 a.	
Novara . . . . Arr.	4 36 p.		9 51 p.	—	10 42 a.	
Milano . . . . Arr.	5 35 p.		11 05 p.	—	11 40 a.	
					1a 2a cl.	
Torino . . . . Par.	2 45 p.		8 10 p.	—	8 40 a.	
Genova . . . . Arr.	6 18 p.		11 18 p.	—	12 » p.	
San-Remo . . . —	11 22 p.		8 43 a.	—	4 37 p.	
Pisa . . . . —	10 55 p.		4 27 a.	—	4 45 p.	
Firenze . . . . —	12 45 a.		7 30 a.	—	7 05 p.	
Livorno . . . . —	11 45 p.		5 32 a.	—	5 55 p.	
Roma . . . . —	6 40 a.		10 33 a.	—	11 30 p.	
Napoli . . . . —	1 36 p.		6 30 p.	—	7 10 a.	
Brindisi . . . . —	»		»	—	6 10 p.	
Torino . . . . Par.	2 45 p.		7 05 p.	—	8 40 a.	9 43 p.
Alessandria . . . . Arr.	4 16 p.		8 55 p.	—	10 13 a.	11 11 p.
Bologna . . . . —			2 10 a.	—	2 50 p.	3 22 a.
Ancona . . . . —	—		6 52 a.	—	11 » p.	7 06 a.
Brindisi . . . . —	—		10 17 p.	—	11 » a.	5 35 p.
Firenze . . . . —	—		6 10 a.	—	6 03 p.	Arrivo a Brindisi la domenica
Roma . . . . —	—		12 50 p.	—	11 25 p.	
Napoli . . . . Arr.	—		6 30 p.	—	7 10 a.	

RITORNO

STAZIONI	1a e 2a CLASSE	1a e 2a CLASSE		1a e 2a CLASSE	
Napoli. (ora dell'Europa centrale (2) . . Par.	8 20 a.	—	—	2 55 p.	
Roma . . . . —	2 30 p.	—	—	11 10 p.	
Firenze . . . . —	9 10 p.	—	—	6 10 a.	
Brindisi . . . . —	6 10 a.	—	—	5 35 p.	
Ancona . . . . —	8 22 p.	—	—	5 35 a.	
Bologna . . . . —	1 35 a.	—	—	10 30 a.	
Alessandria . . . . . —	6 38 a.	8 33 a.	10 54 a.	5 12 p.	
Torino . . . . Arr.	8 30 a.	10 13 a.	12 35 p.	7 03 p.	
Brindisi . . . . . . Par.	—	—		9 40 a.	
Napoli . . . . —	8 20 a.	2 55 p.		11 15 p.	
Roma . . . . —	2 40 p.	8 50 p.	10 17 p.	8 — a.	
Livorno . . . . —	9 35 p.	»	4 10 a.	1 45 p.	
Firenze . . . . —	8 20 p.	»	»	11 40 a.	
Pisa . . . . —	10 32 p.	2 52 a.	4 52 a.	2 22 p.	
San-Remo . . . —	6 59 p.	»	8 33 a.	1 42 p.	
Genova . . . . —	2 45 a.	6 35 a.	8 52 a.	6 55 p.	
Torino . . . . Arr.	7 45 a.	10 13 a.	12 35 p.	10 40 p.	
Milano . . . . Par.	1 50 a.	10 40 a.		8 10 p.	
Novara . . . . —	4 30 a.	11 40 a.		9 09 p.	
Torino . . . . Arr.	8 25 a.	1 40 p.		11 02 p.	
Torino . . . . Par.	8 50 a.	2 20 p.		11 25 p.	—
Modane (ora franc.) . —	12 19 p.	5 26 p.		2 29 a.	—
Chambéry . . . . . . —	3 42 p.	8 13 p.		5 01 a.	—
Aix-les-Bains . . . . —	4 14 p.	8 38 p.		5 27 a.	—
Genève . . . . —	2 45 p.	7 18 p.		4 14 a.	—
Dijon . . . . —	11 20 p.	1 42 a.		11 40 a.	1 12 p.
Paris-Lyon (*Buffet*) Arr.	5 08 a.	6 50 a.		5 44 p.	5 59 p.
Paris-Lyon (*Buffet*) Par.	7 35 antim.			6 57 p.	
Paris-Nord (*Buffet*) Arr.	8 37 antim.			7 49 p.	
	A) 1a, 2a classe	1a 2a cl.	*Déjeun.* 1a 2a cl.	*Pranzo* (**) 1a, 2a, 3	
Paris-Nord (*Buffet*) Par.	9 — antim.	10 30 a.	11 50 a.	9 — p.	
Amiens (*Buffet*) . Arr.	10 40 antim.	12 06 p.	1 25 p.	10 47 p.	
Amiens (*Buffet*) . Par.	10 45 antim.	12 26 p.	1 30 p.	10 52 p.	
Boulogne-Gare . Arr.	12 18 pomer.	2 — p.	»	12 34 a.	
(*Buffet*) . Par.	12 20 pomer.	2 03 p.	»	12 36 a.	
(ora francese) . Arr.	1 » pomer.	Via Folkestone	3 40 p.	1 20 a.	
Calais-M. (*Buffet*) (ora di Greenwich) . Par.	1 11 pomer.		3 45 p.	1 35 a.	
Douvres . . . . —	3 05 pomer.		5 45 p.	3 45 a.	
Londres Victoria . Arr.	4 50 pomer.		7 30 p.	5 40 a.	
Londres Ch.-Cross Arr.	4 55 pomer.	6 — p.	7 35 p.	5 40 a.	

(1) Questo treno non entra a Parigi-Nord, esso passa per la Grande Cintura.

(2) L'ora dell'Europa Centrale è avanti di 55 minuti sull'ora francese.

OSSERVAZIONI. — *Viaggiatori.* — (*) Questo treno non prende in 2a classe che i viaggiatori provenienti dall'Inghilterra e da Calais. (**) Questo treno prende viaggiatori di 3a classe da Parigi per Boulogne, Calais e l'Inghilterra. (***) Questo treno prende per Parigi i viaggiatori di 3a classe provenienti dall'Inghilterra, da Calais e da Boulogne. (A) Questo treno non prende i viaggiatori di 2a classe che per Calais e l'Inghilterra. (B) Il treno che parte da Parigi-Lione alle 8.55 pom. non prende a Parigi in 2a classe che i viaggiatori a destinazione oltre Culoz in direzione di Modane e dell'Italia — *Nota importante*. I treni che partono da Parigi-Nord per Londra alle 9 a. e alle 9 p. e quelli che partono da Londra per Parigi-Nord alle 9 a. e alle 9 p., prendono viaggiatori per Boulogne e Boulogne Tintelleries. — *Vetture dirette da Calais verso P.-L.-M.* Una vettura lits-salon e di 1a classe ed una vettura di 2a classe vanno direttamente da Calais a Milano col treno che parte da Calais alle 3 p e da Parigi-Lione alle 8.55 p. — *Da P.-L.-M. verso Calais.* Una vettura lits-salon e di prima classe ed una vettura di seconda classe vanno direttamente da Milano a Calais col treno partente da Milano alle 10.40 a. e da Parigi-Nord alle 9 a.

TORINO, 1896 — Tip. Lit. CAMILLA E BERTOLERO di NATALE BERTOLERO, Via Ospedale, 18.